



EN COLLABORATION AVEC :



**SERVICE PUBLIC DE WALLONIE – DEPARTEMENT DE LA STRATEGIE
DE LA MOBILITE**



COMMUNE DE PERUWELZ



WALLONIE PICARDE

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE PERUWELZ

PHASE 1 : ANALYSE – DIAGNOSTIC

PHASE 2 : IDENTIFICATION DES ENJEUX ET DEFINITION DES OBJECTIFS

**PREMIER RAPPORT DE SYNTHESE DESTINE A LA CONSULTATION PUBLIQUE
(DU 2 MARS au 27 MARS 2009)**

MARS 2009

0861/JD/TA/AS/at

PREAMBULE

Le présent rapport constitue la synthèse des phases 1 et 2 du Plan communal de mobilité (PCM) de Péruwelz :

Phase 1 : Analyse et diagnostic de la situation actuelle ;

Phase 2 : Identification des enjeux et définition des objectifs.

Il est destiné aux Autorités et aux Services techniques régionaux et communaux qui seront responsables de son application. Il est également accessible à la population dans le cadre de la consultation publique relative aux phases 1 "Diagnostic" et 2 "Objectifs" du PCM, prévue du 2 mars au 27 mars 2009.

Les annexes techniques mentionnées sont intégrées dans un dossier séparé, à destination des Services techniques régionaux et communaux qui seront en charge de l'application du PCM.



TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
1. PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE.....	1
1.1 INTRODUCTION.....	1
1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	4
1.3 RESEAU ROUTIER	18
1.4 STATIONNEMENT	24
1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS.....	30
1.6 MODES DOUX (piétons, deux roues)	34
1.7 MOBILITE SCOLAIRE	41
2. PHASE 2 – IDENTIFICATION DES ENJEUX ET DEFINITION DES OBJECTIFS	43
2.1 IDENTIFICATION DES ENJEUX	43
2.2 DEFINITION DES OBJECTIFS	48



LISTE DES FIGURES

Figure n°	Page n°
Figure 1.1.1 – Planning de l'étude.....	2
Figure 1.1.2 – Périmètres d'étude	3
Figure 1.2.1 – Relief et paysage – Impact des coupures naturelles/artificielles sur les déplacements.....	5
Figure 1.2.2 – Répartition de la population sur la commune de Péruwelz – Etat 2008	7
Figure 1.2.3 – Pôles générateurs de déplacements – Etat 2008	10
Figure 1.2.4 – Centralités de la commune de Péruwelz	13
Figure 1.2.5 – Affectation du sol (plan de secteur 2004)	15
Figure 1.2.6 – Synthèse du contexte socio-économique	17
Figure 1.3.1 – Enjeux et contexte actuels du réseau routier – à l'échelle de la région – Etat 2008.....	19
Figure 1.3.2 – Hiérarchie actuelle du réseau routier et exploitation des carrefours à l'échelle du centre-ville – Etat 2008.....	20
Figure 1.3.3 – Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM à l'échelle de la commune – 24h) – Etat juin 2008.....	22
Figure 1.3.4 – Structure du trafic automobile à l'échelle des centres-ville de Péruwelz et de Bon-Secours – Etat 2008.....	23
Figure 1.4.1 – Offre en stationnement public – à l'échelle du centre-ville de Péruwelz et du secteur Bon-Secours – Etat juin 2008.....	25
Figure 1.4.2 – Occupation diurne du stationnement public (10h30 – 11h) – à l'échelle du centre-ville de Péruwelz – Etat juin 2008.....	27
Figure 1.4.3 – Structure des usagers du stationnement public – l'exemple de la Grand Place	29
Figure 1.5.1 – Offre en trains SNCB à l'échelle de la région – Etat novembre 2008.....	31
Figure 1.5.2 – Analyse de la demande en transports en commun à l'échelle de la commune élargie – Etat 2008.....	33
Figure 1.6.1 – Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux – partie Nord	35
Figure 1.6.2 – Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux – partie Sud.....	37
Figure 1.6.3 – Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux – Bon-Secours	38
Figure 1.6.4 – Synthèse du diagnostic déplacements modes doux – Péruwelz et Bon-Secours	40
Figure 1.7.1 – Localisation des établissements scolaires et nombre d'élèves	42



Figure 2.1.1 – Projets en matière de développement économique et résidentiel.....	44
Figure 2.1.2 – Traversée automobile de Péruwelz, synthèse des enjeux de capacité future	47
Figure 2.2.1 – Proposition d'objectifs à l'échelle de la commune.....	49
Figure 2.2.2 – Proposition d'objectifs à l'échelle du centre-ville – automobiles / transports en commun	50
Figure 2.2.3 – Proposition d'objectifs généraux pour les modes doux – à l'échelle du centre-ville et des quartiers	52



1. PHASE 1 – ANALYSE ET DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE

1.1 INTRODUCTION

Située à l'Ouest du Hainaut, à la limite de la frontière franco-belge, la commune de Péruwelz a une position stratégique, au carrefour des grandes métropoles (Bruxelles, Lille, Valenciennes). L'attractivité de cette position laisse entrevoir pour l'avenir une forte urbanisation de la commune. En sus de ce phénomène l'augmentation générale des besoins en mobilité a conduit la commune à entreprendre la réalisation d'un Plan Communal de Mobilité (PCM), afin de disposer d'un instrument de planification d'une gestion durable de la mobilité des habitants et des visiteurs de Péruwelz.

Fig. 1.1.1 Le PCM, dont la durée de réalisation est d'environ 8 mois, s'articule en **trois principales phases**. La première consiste en la réalisation d'une analyse générale du fonctionnement actuel des déplacements (tous modes confondus), à l'échelle de la commune de Péruwelz et l'établissement d'un **diagnostic** partagé. La deuxième phase consiste à définir les **objectifs** poursuivis par le Plan. Enfin, la troisième phase consiste en l'établissement d'un **concept multimodal d'organisation des déplacements à long terme** et la réalisation du **Plan de Mobilité** proprement dit, soit les **propositions à court-moyen terme** concernant les diverses problématiques liées à la mobilité.

A noter qu'un **processus de participation citoyenne** est prévu. Celui-ci se déroule en parallèle aux trois phases d'étude, tout au long de la réalisation du PCM.

Le présent rapport est constitué des phases 1 et 2 du PCM.

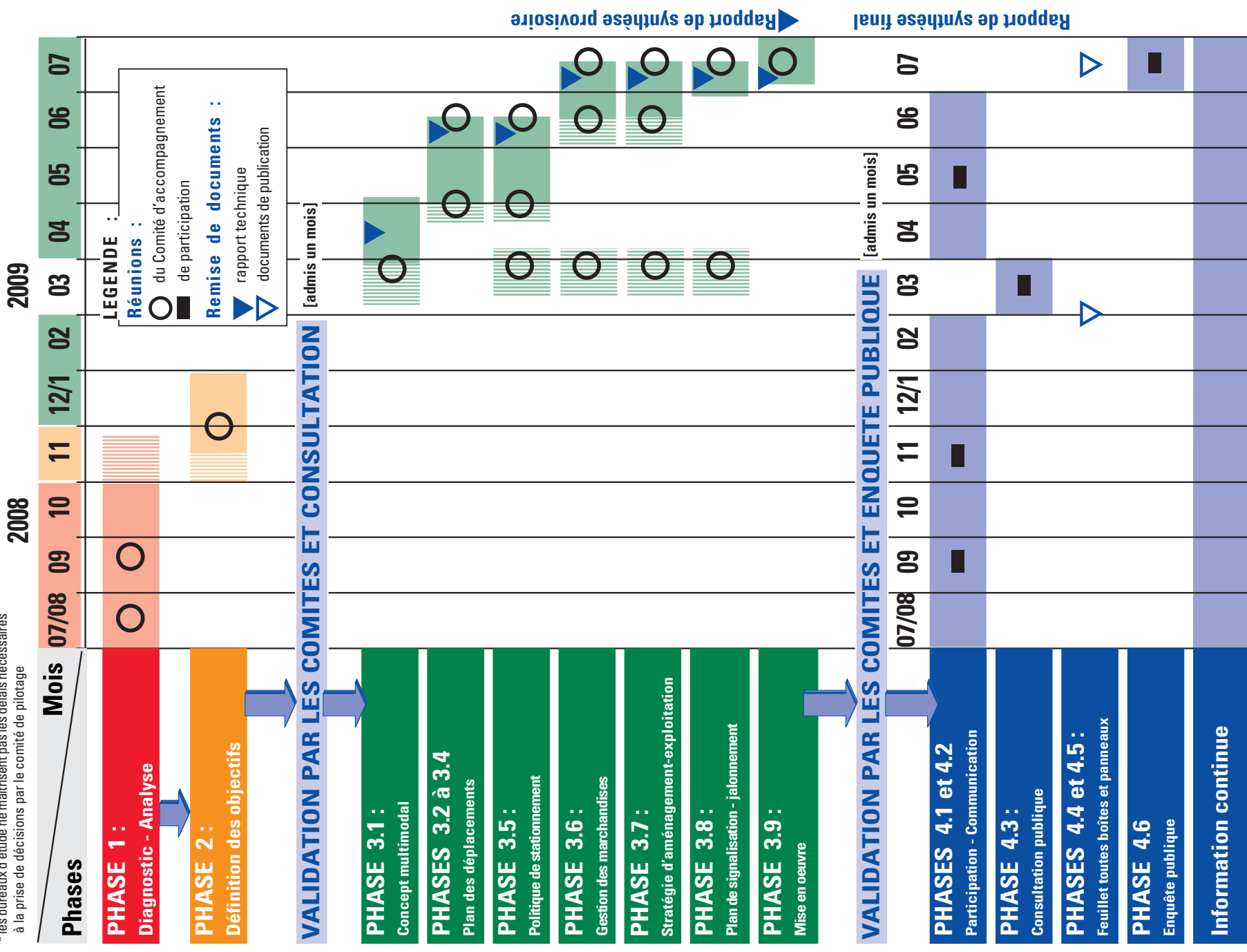
Fig. 1.1.2 Les différentes analyses synthétisées dans le présent document ont été réalisées sur la base de **deux périmètres d'étude** adaptés aux niveaux de détail à considérer :

- **périmètre "commune élargie"** ; pour ce qui concerne les concepts généraux, les relations avec les communes avoisinantes, etc.
- **périmètre "zone urbaine"** ; pour ce qui a trait aux éléments locaux liés à la circulation dans les quartiers, au stationnement, à la desserte par les transports en commun, aux modes doux, etc.

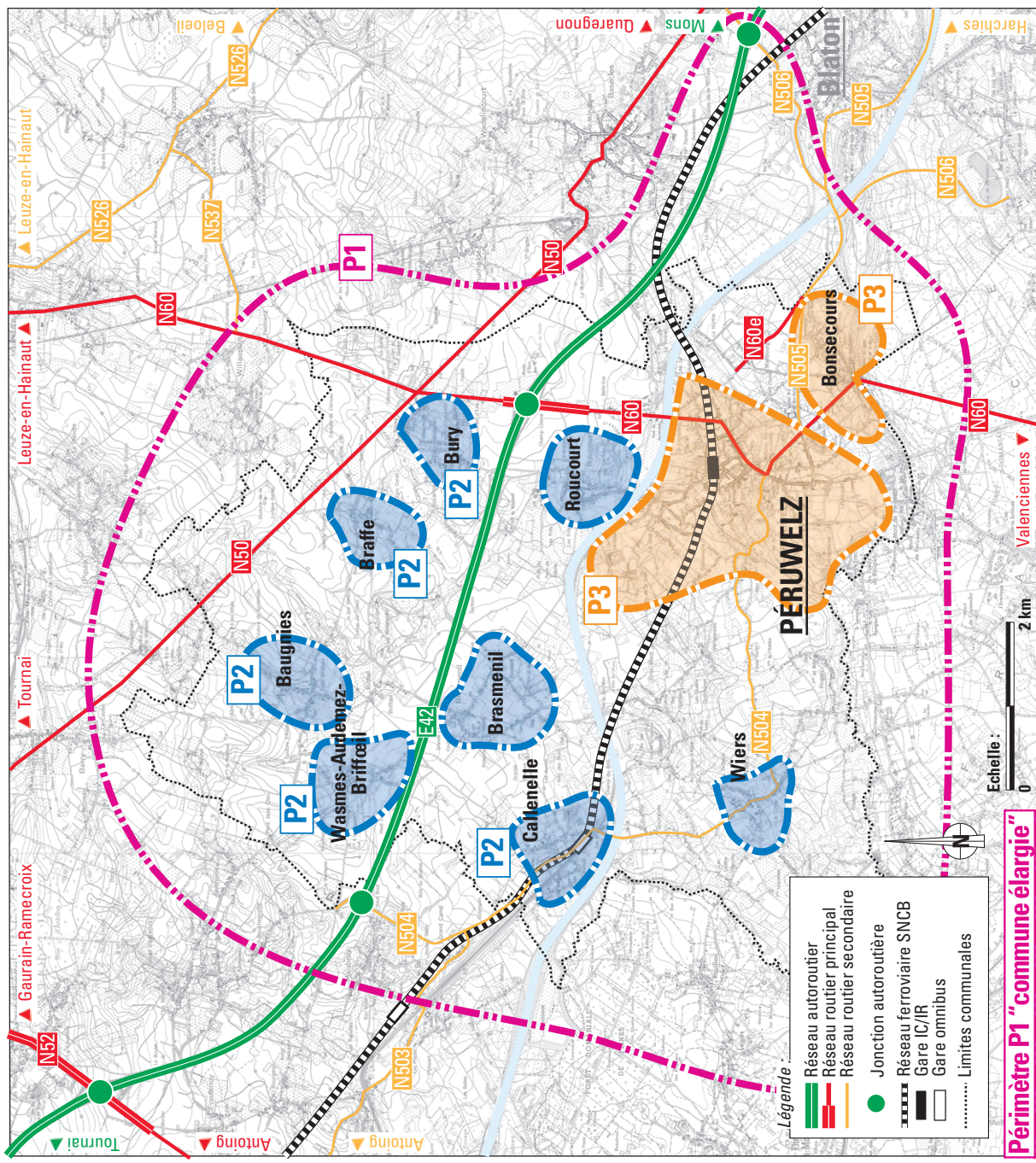


Planning de l'étude

* les bureaux d'étude ne maîtrisent pas les délais nécessaires à la prise de décisions par le comité de pilotage



Périmètres d'étude



1.2 CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Ann. 1.2.1 Géographiquement, la commune de Péruwelz est située dans la province du Hainaut. Elle est située sur la dorsale wallonne à proximité de l'autoroute A8 reliant Bruxelles à Lille. Elle est proche de villes importantes telles que Mons et Tournai, et à proximité de Bruxelles, Lille et Valenciennes en France. Elle est située à côté de la frontière franco-belge, de la ville de Condé-sur-l'Escaut, en France et de la forêt de Bon-Secours, qui abrite le château de l'Hermitage.

Le territoire communal est un passage attractif vis à vis des détours imposés par les axes autoroutiers, pour la liaison entre Valenciennes et Gand.

Trois axes routiers majeurs traversent la commune :

- l'autoroute A16/E42, qui rejoint l'A8 (Bruxelles-Lille) à Tournai et l'A17 (Valenciennes-Mons) à St-Ghislain ;
- la N60, qui relie Gand à Valenciennes selon un axe Nord-Sud ;
- la N50, qui relie Tournai à Mons selon un axe Ouest-Est.

Elle dispose également d'une ligne de chemin de fer, la ligne 78, sur l'axe Ouest-Est (Tournai-Charleroi), et est traversée au Nord par la ligne de TGV (Bruxelles-Lille).

Elle est traversée d'Est en Ouest, par le canal "Nimy – Blaton – Péronnes".

Relief et paysage :

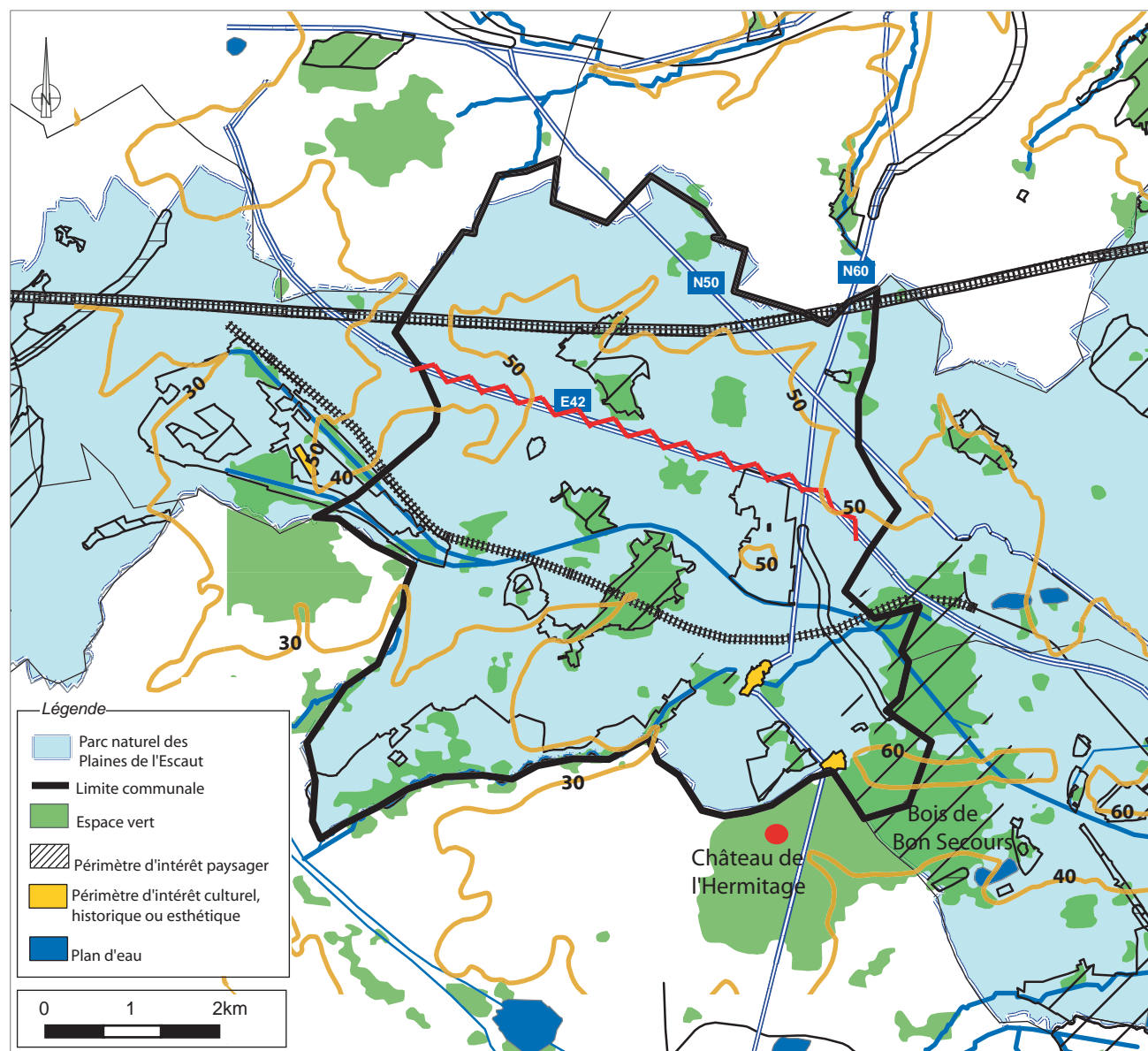
Fig. 1.2.1 Le territoire est composé d'éléments structurants paysagers et patrimoniaux: le Parc des Plaines de l'Escaut, le Château de l'Hermitage à Condé-sur-l'Escaut et la Basilique de Bon-Secours.

Son espace est fractionné par plusieurs coupures artificielles Est-Ouest : le canal Nimy-Blaton-Péronne, la ligne de chemin de fer coupant l'agglomération de Péruwelz-ville, la ligne TGV et l'autoroute E42.

Du point de vue du relief, le territoire présente ponctuellement des difficultés pour les cyclistes, notamment la pente de Bon-Secours, mais celles-ci ne sont pas obligatoirement dissuasives pour les déplacements modes doux.



Relief et paysage - *Impact des coupures naturelles/artificielles sur les déplacements*



- ▶ Le territoire de Péruwelz bénéficie de la présence à sa proximité d'éléments structurants en ce qui concerne le paysage: le Parc des Plaines de l'Escaut, le Château de l'Hermitage à Condé-sur-L'Escaut, ainsi que la Basilique Notre-Dame à Bon Secours.
- ▶ Le territoire est cloisonné en bandes successives emfilées nord-sud. Il est fractionné par des ruptures naturelles et artificielles présentant des difficultés de franchissement:
 - Le canal Nimy Blaton Péronne qui est aussi un élément d'attraction touristique
 - la ligne TGV
 - l'autoroute E42
- ▶ Le relief présente ponctuellement des difficultés pour les cyclistes, notamment la pente à Bon Secours de la butte du Bois de Bon Secours.

Evolution de la population :

Au 1^{er} janvier 2007, la population totale de la commune était de 16'800 habitants. Ce nombre est relativement stable depuis 2000.

Les seules baisses de populations concernent les populations les plus jeunes (-20 ans) et les plus âgées (+65 ans), et en particulier les femmes. La population masculine, quelle que soit sa catégorie d'âge, reste stable.

L'âge moyen des habitants de Péruwelz est de 39 ans. Cet âge est à peu près le même depuis le recensement du 1^{er} janvier 2000.

Le nombre total de ménages est en augmentation (par rapport à 2000 et 2004). Les ménages isolés sont en progression, tandis que les ménages les plus grands (+5 personnes) sont en baisse. Le nombre de ménages de 2 à 4 personnes est relativement stable.

Urbanisation du territoire :

Fig. 1.2.2 Péruwelz connaît une urbanisation structurée le long des axes historiques de communication, dans son centre. Le reste du territoire, au Nord présente une urbanisation dense traditionnelle de type villageois, d'habitat groupé. Le centre des villages présente des densités moyennes tandis que les territoires ruraux alentours ont des densités faibles.

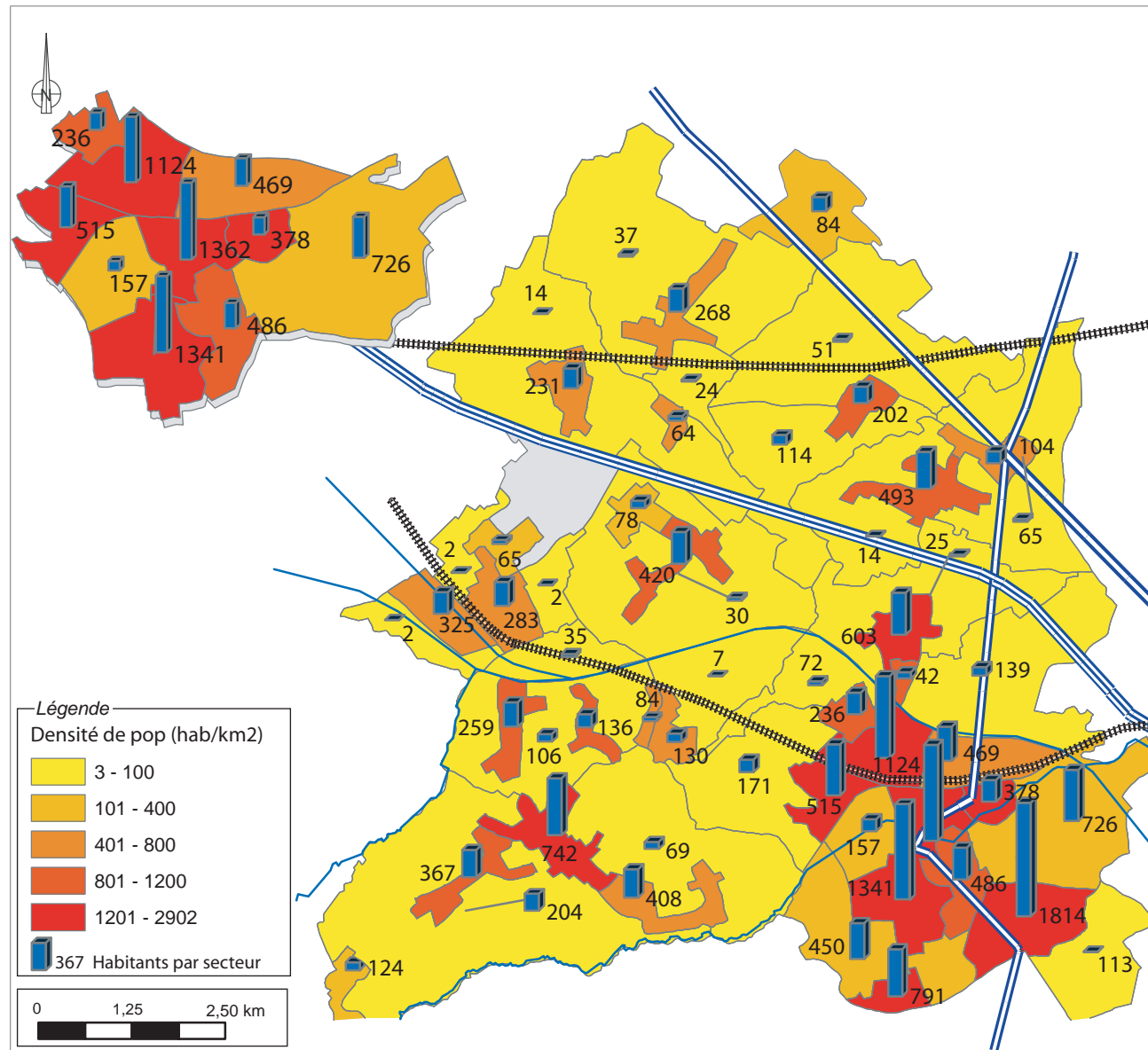
D'une densité plus faible (278 hab/km²) que celles du Hainaut (340 hab/km²) et du Brabant Wallon (334 hab/km²), la population est concentrée en particulier dans le centre-ville de la commune. La densité la plus forte de la commune est d'un peu moins de 3'000 hab/km². Celle-ci est forte par couloir mais faible par secteur statistique.

Deux pôles se distinguent tout particulièrement :

- l'agglomération urbaine de Péruwelz et Bon-Secours, pôle principal situé au quart Sud-Est, regroupant près de la moitié de la population totale de la commune (44% = environ 7'400 habitants) ;
- Wiers représentant le second pôle le plus important en termes de nombre d'habitants au kilomètre carré (1'800 habitants/km²).



Répartition de la population sur la commune de Péruwelz - *Etat 2008*



- ▶ La population de la ville de Péruwelz est de 16800 habitants au 1er janvier 2007. Elle est relativement stable depuis 2000 (augmentation d'environ 1% entre 2000 et 2006). Le nombre de ses habitants les plus jeunes (-20 ans), et les plus âgés (+65 ans) est en légère baisse.
- ▶ La densité moyenne de la commune est de 278 hab/km².
 - Hainaut: 340 hab/km²,
 - Brabant Wallon: 334 hab/km²
 Les densités les plus fortes se trouvent dans le centre-ville de Péruwelz. La densité maximum approchée est de 3000 hab/km², densité forte par couloir mais faible par secteur statistique.
- ▶ Le quart sud-est, correspondant à l'agglomération urbaine proprement dite de Péruwelz, regroupe environ 44% de la population totale de la commune, soit environ 7 400 habitants. Le second pôle est celui de Wiers avec environ 1 800 habitants.
- ▶ L'urbanisation est structurée le long des anciens axes de communication de Roucourt à Bon Secours et au Mont de Péruwelz. Cependant le nord du territoire communal montre une structure dense traditionnelle.

Note: Les ménages isolés sont en augmentation tandis que l'on remarque une baisse des ménages les plus grands.

Liste des biens classés de la commune de Péruwelz :

Ann. 1.2.2 La commune de Péruwelz est riche en biens classés au patrimoine. 16 biens répartis sur le territoire communal sont classés, dont la majorité dans le secteur Péruwelz centre, ainsi que la Basilique Notre-Dame-de-Bon-Secours.

Les secteurs Grand-Place et rue Albert ler, cœurs urbains de la commune concentrent un patrimoine urbain à mettre en valeur.



Pôles générateurs de déplacements :

Fig. 1.2.3 Les pôles générateurs de déplacement les plus influents dans le territoire communal sont :

- les écoles, notamment l'enseignement secondaire ;
- les administrations publiques ;
- les hôpitaux/cliniques/instituts médico-pédagogiques.

Ces pôles sont concentrés en particulier dans le centre-ville péruwelzien. La seconde aire de concentration des générateurs de déplacements est Bon-Secours.

Neuf cliniques/hôpitaux et instituts médico-pédagogiques sont répartis sur le territoire communal et en particulier à Péruwelz centre, Bon-Secours et Wiers.

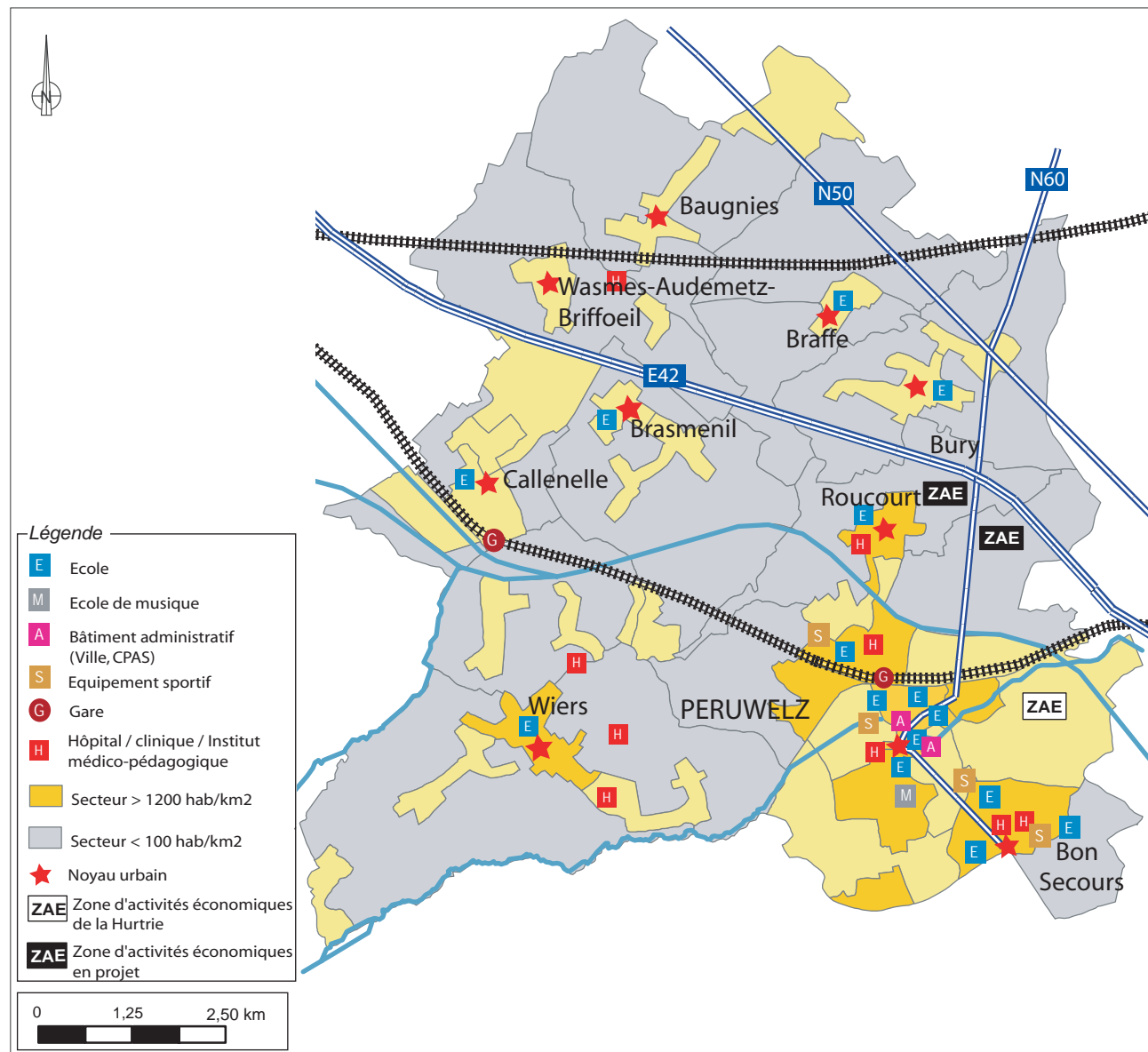
La Zone d'Activités Economiques de la Hurtrie, au Sud-Est de la commune, se positionne comme un pôle d'attraction important. Il en sera de même à l'avenir lors du futur développement du Parc Polaris.

La relative faiblesse de l'équipement commercial dans la commune est compensée par les marchés hebdomadaires de Péruwelz, Brasmenil, Callenelle et Wiers.

Les pôles d'attractivités se situent quasiment tous à proximité des noyaux urbains, dans les secteurs de plus de 1'200 habitants par kilomètre carré.



Pôles générateurs de déplacement - *Etat 2008*



- ▶ L'essentiel des pôles générateurs de déplacement est concentré dans le centre-ville de Péruwelz, avec néanmoins une polarité secondaire à Bon Secours.
- ▶ Les pôles d'attraction principaux sont les pôles scolaires, notamment d'enseignement secondaire, les administrations publiques, ainsi que les hôpitaux.
Bon Secours est à la fois un pôle touristique, un endroit de passage dû à l'effet frontière, ainsi qu'un lieu d'attractivité dû à la présence de l'Institut Médico-Pédagogique 'L'Espéranderie.
- ▶ La Zone d'Activités Economiques de la Hurtrie, située au Sud-Est de la commune, constitue aussi un pôle d'attraction.
A l'avenir, le développement des ZAE 'Champ Lionne' située à Roucourt et 'Polaris', à cheval entre Péruwelz et Beloeil constitueront de nouveaux pôles d'attraction.
- ▶ Les marchés hebdomadaires de Péruwelz, Brasmenil, Callenelle et Wiers, compensent une certaine faiblesse de l'équipement commercial de la commune.

Localisation de l'emploi :

La commune de Péruwelz totalise 5'400 emplois.

Deux pôles d'emplois se démarquent :

- - Péruwelz centre : ~ 3'200 emplois (60%)
- - Bon-Secours, ~ 660 emplois (12%), dont la moitié à l'IMP l'Espéranderie.

Les autres emplois sont répartis entre les différents villages de la commune. Wiers et Callenelle totalisent à eux deux environ 13% des emplois de la commune.

Les autres secteurs n'ont pas un grand impact en termes de nombre d'emplois sur la commune, avec en moyenne, 2% du nombre d'emplois total de Péruwelz.

Trois gros pôles d'emplois se distinguent dans la commune :

- ZAE la Hurtrie : 526 emplois (10% des emplois de la commune) ;
- l'IMP l'Espéranderie, 350 emplois (6.5%);
- Saluc : 200 emplois (4%).

Taux de motorisation :

Les taux de motorisation les plus bas, de 29 à 35 voitures pour 100 habitants, sont concentrés dans les secteurs moins favorisés et/ou d'agglomérations denses, favorables aux modes doux.

Les taux de motorisation élevés observés dans les villages correspondent à des secteurs numériquement peu significatifs.

Les taux de motorisation les plus élevés, 52 à 80 voitures pour 100 habitants, correspondent aux secteurs de Brasmenil (~ 42 voitures pour 100 habitants) et Bon-Secours (~ 50 voitures pour 100 habitants).

La motorisation dans les quartiers et villages les plus anciens et les plus denses est similaire aux grandeurs observés dans des contextes similaires du Hainaut.

Le secteur le moins motorisé est celui de Bury. La partie Sud-Est de Bon-Secours, la moins motorisée correspond à un secteur de moins de 100 habitants par kilomètre carré.



Centralités de la Commune de Péruwelz :

Fig. 1.2.4 Le centre-ville de Péruwelz représente l'attractivité majeure du territoire communal.

Il regroupe non seulement l'essentiel des biens classés de la commune, mais aussi la plus grande concentration de commerces. Le parc, espace vert majeur à l'échelle de la commune est implanté dans le centre de la commune et constitue donc un élément d'attractivité supplémentaire.

Bon-Secours, est la seconde centralité à l'échelle communale. Pour des raisons patrimoniales, commerciales et d'emplois.

Le réaménagement de l'espace public devra se concentrer sur le périmètre central de la commune qui va se positionner comme un enjeu principal pour un usage sécurisé et de confort, en particulier pour les piétons.

Au sein du centre-ville, plusieurs aménagements devront être faits en priorité :

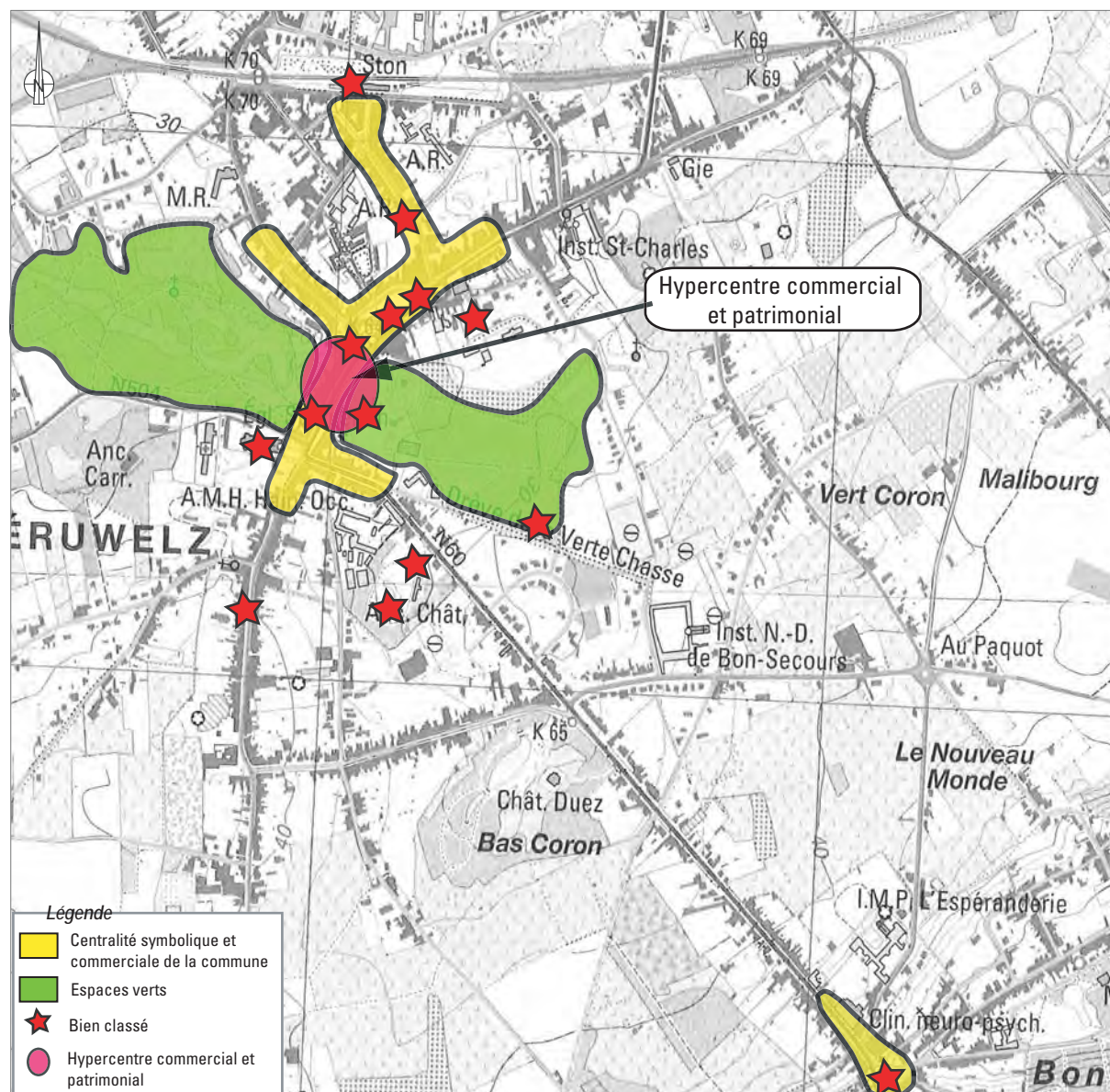
- Rue Albert 1er qui dessert les commerces, les services administratifs, et le parc;
- Grand Place : espace central qui doit être mis en valeur et bénéficier d'un traitement de l'espace public favorable à une chalandise attractive.

Plusieurs traitements de ces espaces seront envisageables : mise en place d'espaces semi-piétonniers, voire piétonniers partiels, zones de rencontres, trottoirs larges offrant un confort aux usagers.

En effet, ces artères, qui représentent les centralités importantes de la commune, tant en termes de patrimoine que de commerces, sont très utilisées par les piétons et à la fois mal entretenues et peu mises en valeur.



Centralités de la commune de Péruwelz



Les parties les plus anciennes de la commune, notamment de Péruwelz et de Bon Secours sont très riches en patrimoine majeur et d'accompagnement.¹
Ce périmètre central de la commune est l'enjeu principal de la requalification de l'espace public en terme d'usage et de confort concrets, principalement pour les piétons.

Au sein de cet ensemble, le tronçon stratégique de la rue Albert ler entre la rue des Chauffours et la Grand Place mériterait autant que possible un traitement semi-piétonnier:
(zone de rencontre, larges trottoirs permettant une chalandise attractive, et mise en valeur de l'attraction commerciale).

Cette rue est l'hypercentre commercant de la ville et la voirie présente la valeur paysagère la plus affirmée (en dehors de la Basilique de Bon Secours).

¹Élément de moindre valeur individuellement assurant la cohérence d'ensemble

Affectation du sol :

Fig. 1.2.5 La superficie totale de la commune était de 6'096 ha en 2006.

Sur la base du plan de secteur, 80.4% (4'902 hectares) du territoire n'est pas destiné à l'urbanisation, dont plus de 60% (3'768 hectares) en zones agricoles, et un peu plus de 10% (646 hectares) en zone forestière.

Environ 17% (1'078 hectares) du territoire est destiné à l'urbanisation dont 13.1% (800 hectares) en zones d'habitat.

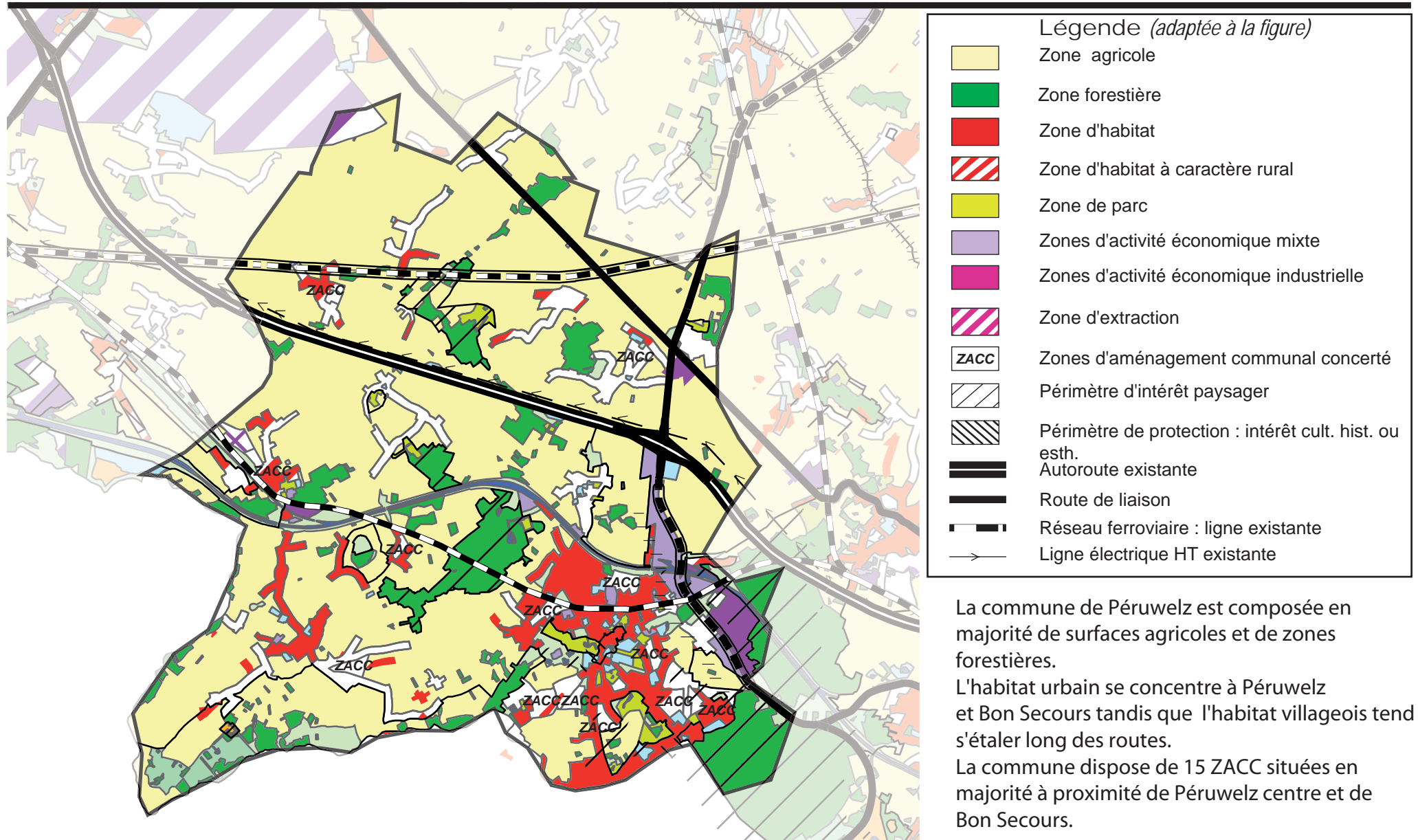
Les Zones d'Aménagement Communal Concerté, au nombre de 15, représentent 1.8% (111 hectares) de la surface totale de la commune.

La commune est composée en majeure partie de surfaces agricoles et de zones forestières. L'habitat est condensé dans le secteur de Péruwelz centre en majorité, ainsi qu'à Bon-Secours. Il se répartit en poches dans les villages périphériques.

La commune dispose de 15 ZACC situées en majorité à proximité de Péruwelz centre et de Bon-Secours.



Affectation du sol (plan de secteur 2004)



Synthèse du contexte socio-économique :

Fig. 1.2.6 La population, ainsi que l'emploi et les pôles d'attractivité, sont majoritairement situés dans la même partie du territoire.

Le quart Sud-Est, au Sud de la voie de chemin de fer, est le lieu d'attractivité principal du territoire communal. Les secteurs Péruwelz centre et Bon-Secours regroupent les principaux pôles d'attractivité.

La ZAE la Hurtrie, au Sud-Est, représente un pôle d'emplois important pour la commune.

Wiers se distingue du reste des villages. Avec une population plus grande que dans les autres villages, il représente un pôle d'attractivité. Trois instituts médico-pédagogiques y sont implantés.

Le secteur situé entre le Nord du chemin de fer et le Sud de l'autoroute concentre quelques pôles d'attractivité importants ainsi que Roucourt, avec l'IMP "le Foyer de Roucourt". Ce secteur renforcera son attractivité avec les implantations futures des Zones d'Activité Economique Polaris et Champ Lionne.

En croisant ces pôles d'attractivité avec les nombres d'habitants et d'emplois des quatre secteurs centraux, on remarque que ces nombres correspondent à la situation des pôles d'attractivité :

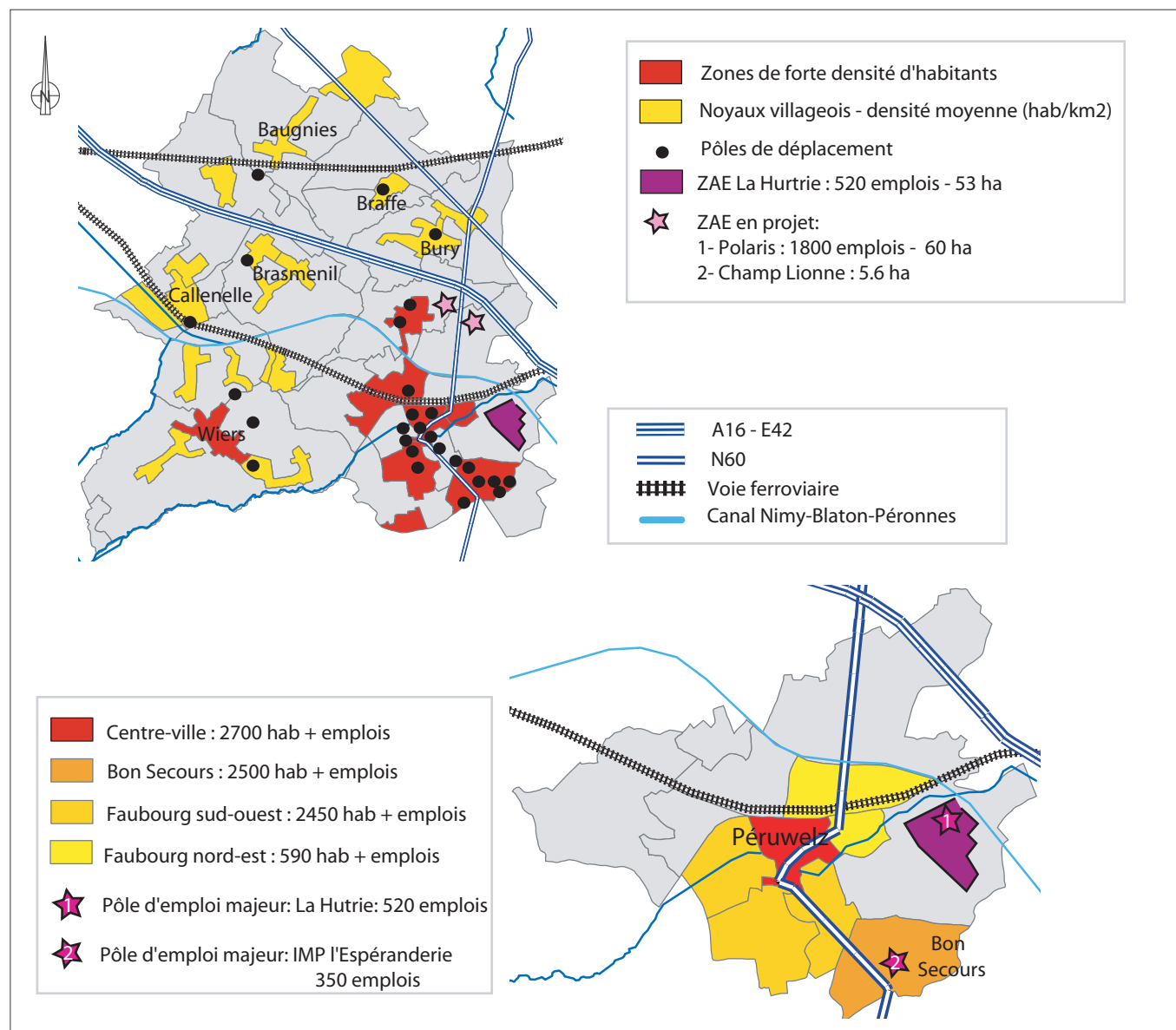
- Centre-ville : 2'700 habitants et emplois¹ ;
- Bon-Secours : 2'500 habitants et emplois ;
- Faubourgs Sud-Ouest : 2'450 habitants et emplois ;
- Faubourgs Nord-Est : 590 habitants et emplois.

L'IMP l'Espéranderie, à Bon-Secours représente un pôle d'emplois important avec 350 emplois.

¹ Nombre cumulé d'habitants et emplois



Synthèse du contexte socio-économique



Le quart Sud-Est du territoire concentre l'essentiel des habitants, emplois et équipements et en particulier le secteur d'agglomération de Péruwelz le plus dense, au Sud du chemin de fer.

Le secteur Péruwelz Bon Secours constitue le véritable pôle actif rayonnant sur le reste de la commune ainsi que sur les communes voisines (enseignement, santé, emploi industriel).

Wiers apparait comme le deuxième pôle en importance de la commune.

1.3 RESEAU ROUTIER

Hiérarchie du réseau routier actuel :

Fig. 1.3.1 L'autoroute A16/E42 traverse la commune d'Ouest en Est, et permet de rejoindre les grandes liaisons vers Lille et Bruxelles par l'A8 et l'A27 et
et 1.3.2 Valenciennes – Mons – Charleroi par l'A2 et l'A7.

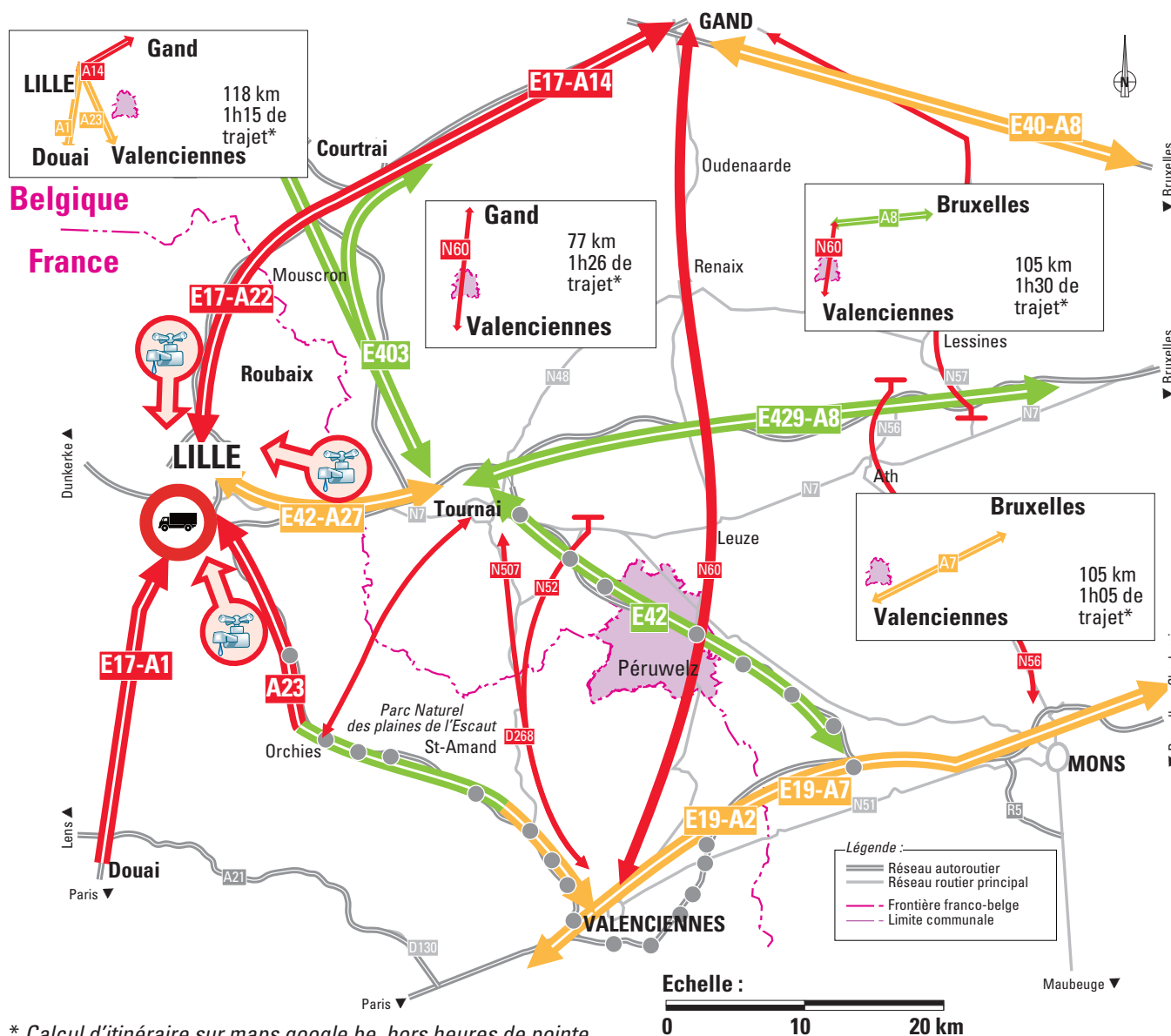
L'échangeur de Péruwelz dessert directement le centre de la localité et l'échangeur de Maubray dessert les villages de l'Ouest du territoire. Ainsi, la commune jouit d'une excellente accessibilité autoroutière.

Ann. 1.3.1 Au niveau du réseau routier, les liaisons structurantes se situent d'une part sur l'axe Ouest-Est de la N50 en direction de Tournai et Mons, en parallèle à l'axe autoroutier, et d'autre part sur l'axe Nord-Sud de la N60, en relation avec Gand et Valenciennes. Seule la N60 traverse le centre-ville de Péruwelz, notamment la Grand Place. Elle constitue l'unique axe Nord-Sud qui permet une liaison directe entre les communes françaises (Condé-sur-l'Escaut, Valenciennes) et l'échangeur autoroutier de Péruwelz.

A relever que la N60 est concurrentielle au réseau autoroutier pour les liaisons Valenciennes – A8 – Gand. Les détours imposés par les autoroutes via Lille ou Mons sont en effet dissuasifs, en particulier en heures de pointe compte tenu de la saturation de ces grandes agglomérations. Les flux de poids lourds sont toutefois interdits en traversée de Péruwelz – Bon-Secours.



Enjeux et contexte actuels du réseau routier - à l'échelle de la région - État 2008



Localisation :



A proximité de la frontière française, Péruwelz est située au croisement de deux axes routiers :

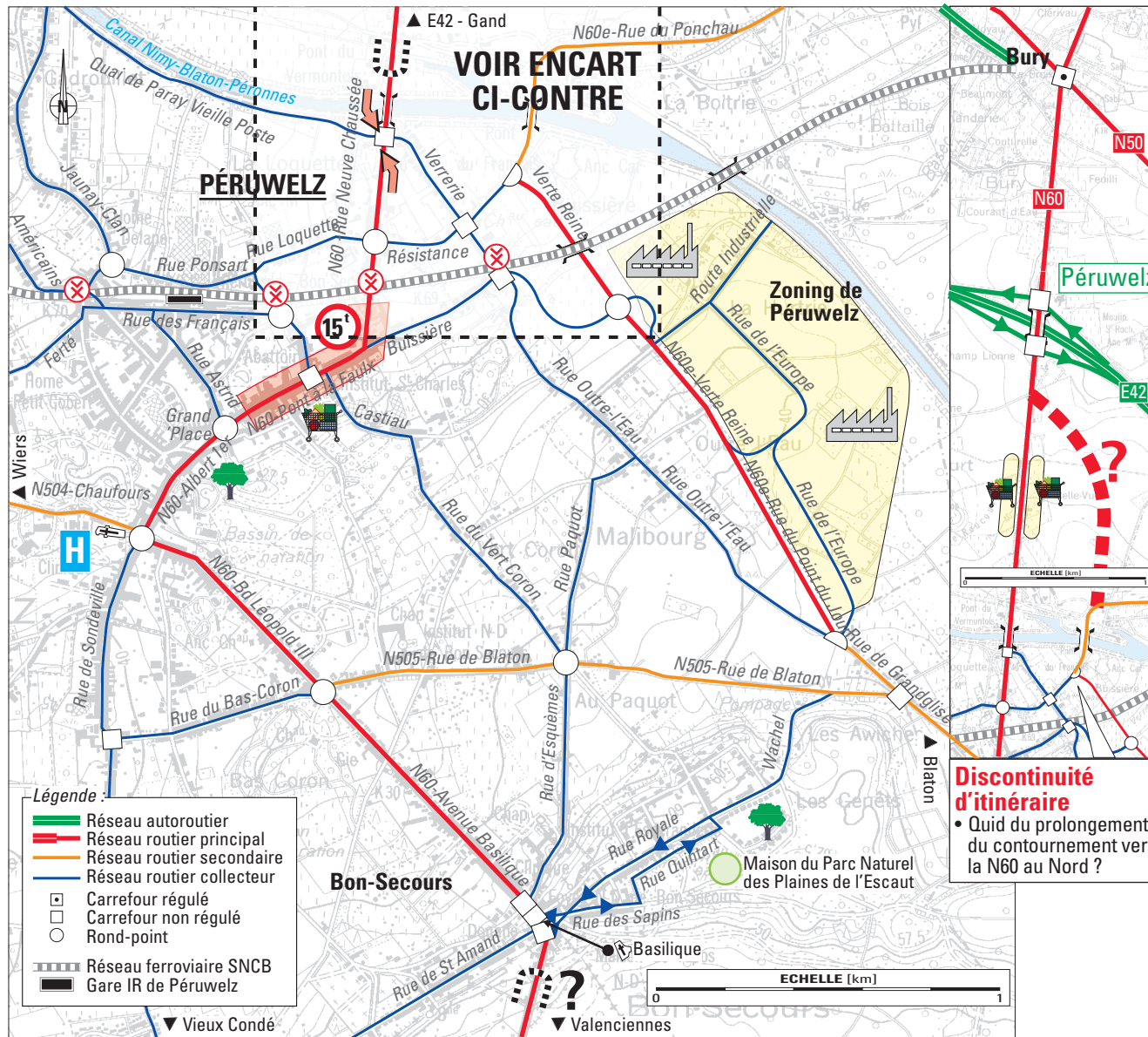
- l'E42 qui relie Lille, Courtrai et Tournai à Mons, Charleroi et Liège
- la N60 qui relie Gand et Renaix (Flandres) à Valenciennes (France) en passant par Péruwelz et Leuze avec leurs importants complexes d'activité économique

► La N60 est :

- concurrentielle en heure de pointe à la traversée de l'agglomération lilloise (A1, A23, A14) pour les liaisons entre Gand au Nord et Valenciennes voire Amiens au Sud (F), pour les voitures
- attractive par rapport à l'autoroute A7 entre Valenciennes et la partie Ouest de Bruxelles en particulier, l'A8 étant très roulante jusqu'à l'entrée de Hal

* Calcul d'itinéraire sur maps.google.be, hors heures de pointe

Hierarchie actuelle du réseau routier et exploitation des carrefours à l'échelle du centre-ville - Etat 2008



Calibrage des voiries :

- ▶ 2x2 voies sur l'E42, globalement 2x1 voies ailleurs
- ▶ des présélections de tourne-à-gauche au carrefour "N60-Verrerie" uniquement

Exploitation des carrefours :

- ▶ l'échangeur de l'E42 est exploité par cédez-le-passage (capacité et sécurité restreintes)
- ▶ de nombreux rond-points sont présents sur les N60, N60a et N505, ainsi que sur le réseau communal, aux abords de la gare notamment (avantages liés à la maîtrise des vitesses, aux possibilités de rebroussements, mais parfois délicats pour l'insertion des modes doux ...)

Particularités du réseau routier :

- ▶ de nombreux "points de passage obligés" avec :
 - ⊗ quatre passages à niveau sur la ligne SNCB Tournai-Mons au centre-ville
 - || des ponts en traversée de la ligne SNCB et du canal, concentrant les flux
 - ▶ pas d'effet de porte aux entrées de la N60

Charges de trafic actuelles :

Fig. 1.3.3 Les charges de trafic d'un jour ouvrable moyen (TJOM) varient fortement en fonction du type d'axe concerné : de quelques milliers de véhicules par jour (uv/jo) sur les axes secondaires à 16'500 uv/jo sur la N60 et jusqu'à plus de 30'000 véhicules par jour sur le réseau autoroutier.

Ann. 1.3.2

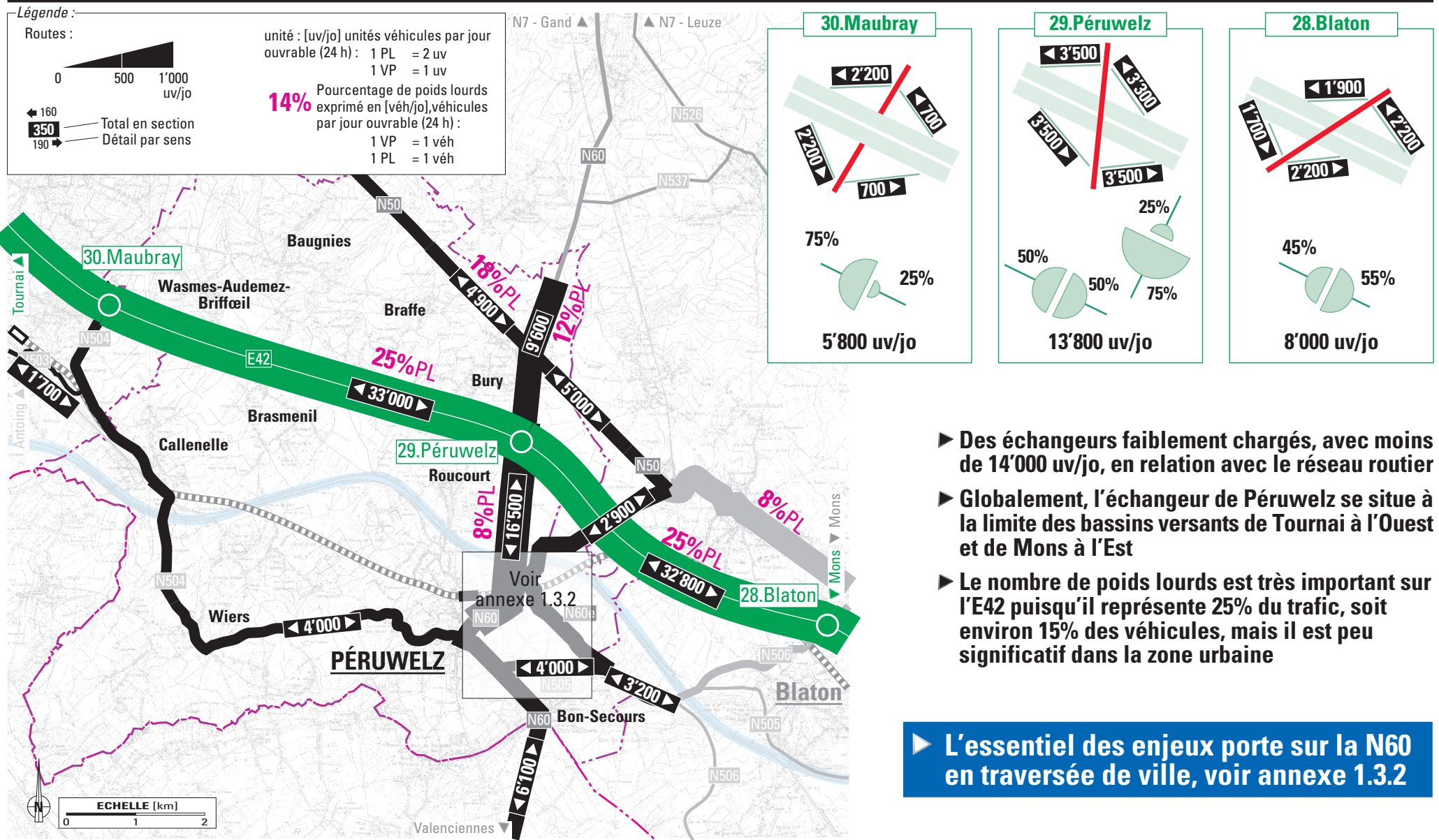
La majeure partie des voiries de Péruwelz sont toutefois peu voire très peu sollicitées en regard de leur capacité. Ainsi, avec plus de 60'000 à 70'000 uv/jo de capacité, l'E42 est utilisée à moins de 50%. Tandis qu'avec de l'ordre de 12 à 15'000 uv/jo de capacité, les voiries régionales et communales sont utilisées à moins de 30 à 40%. Seule la N60 présente des enjeux de surcharge de trafic.

Fig. 1.3.4 Une analyse du trafic local, généré par les centres de Péruwelz et de Bon-Secours, permet d'évaluer la part des véhicules en transit à l'échelle du centre urbain et d'estimer la répartition de ce transit sur les différents itinéraires de traversée du centre. Cette analyse met en évidence des flux forts sur les itinéraires Nord-Sud, en relation avec l'échangeur autoroutier (découlant du rôle de la N60 en tant qu'unique liaison Nord-Sud structurante relevé ci-dessus). Ces flux de transit représentent ainsi 2'500 à 4'000 uv/jo selon les tronçons de la N60, soit 25 à 40% du trafic total, selon les tronçons.

Ann. 1.3.3 L'habitat est fortement concentré autour des axes de traversée historiques de la localité, ainsi que dans quelques poches résidentielles extérieures. Les axes de traversée de la localité ne sont pas systématiquement aménagés pour mettre en évidence vis-à-vis des usagers le caractère urbain du contexte traversé. A l'exception de l'entrée Nord, **les entrées du centre urbain sont généralement peu marquées et identifiables en tant que telles**. De ce fait, les usagers pratiquent souvent des vitesses élevées et inadaptées au contexte urbain rencontré, facilitées par le caractère rectiligne des routes régionales.



Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen [TJOM à l'échelle de la commune - 24h] - État juin 2008

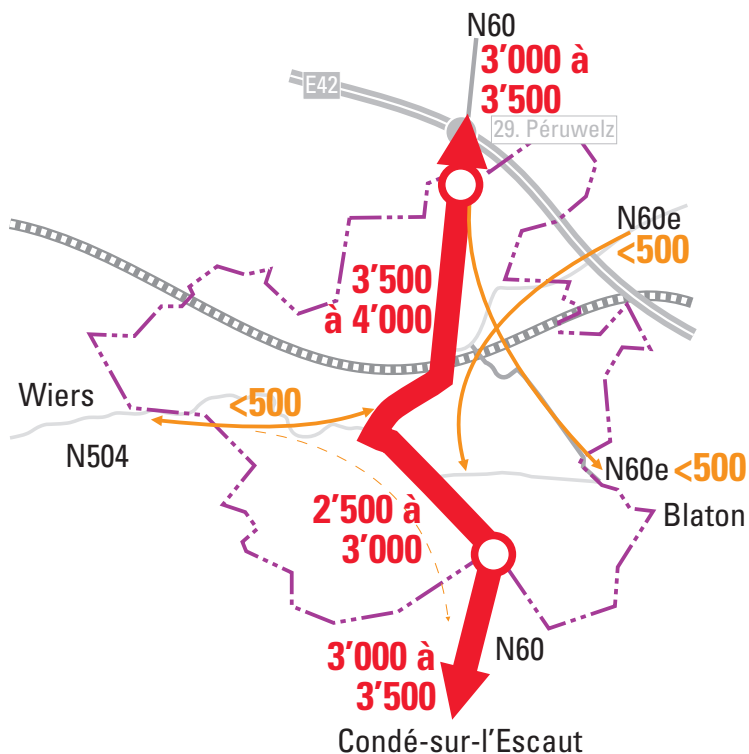


- ▶ Des échangeurs faiblement chargés, avec moins de 14'000 uv/jo, en relation avec le réseau routier
- ▶ Globalement, l'échangeur de Péruwelz se situe à la limite des bassins versants de Tournai à l'Ouest et de Mons à l'Est
- ▶ Le nombre de poids lourds est très important sur l'E42 puisqu'il représente 25% du trafic, soit environ 15% des véhicules, mais il est peu significatif dans la zone urbaine

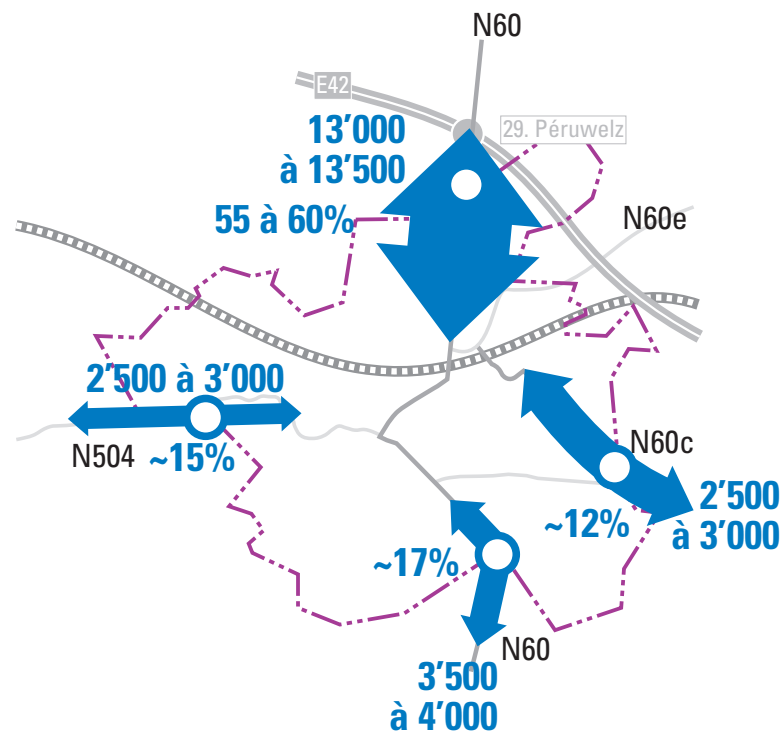
▶ L'essentiel des enjeux porte sur la N60 en traversée de ville, voir annexe 1.3.2

Structure du trafic automobile à l'échelle des centres-villes de Péruwelz et de Bon-Secours - Etat 2008

TRAFIC DE TRANSIT (traversant)



TRAFIC D'ÉCHANGE



▶ Le transit est globalement peu important à Péruwelz ... mais il est fort concentré sur la N60, où il représente de 25 à 40 % des flux, selon les tronçons

	Flux	Cordon
Transit	3'500 à 4'000 ~15%	7'500 à 8'500 ~25%
Echange	22'000 à ~85%	24'000 ~75%
TOTAL	25'000 à 28'000	29'000 à 32'000 [uv/jo]

1.4 STATIONNEMENT

Offre quantitative du centre urbain :

Fig. 1.4.1 L'offre en stationnement public a été recensée au niveau des centres urbains de Péruwelz et de Bon-Secours. Un total de plus de 2'900 places a été comptabilisé.

Par comparaison avec d'autres centres-villes similaires, cette offre est très importante. En effet, Braine-le-Comte offre 1'900 places (soit 35% de moins) au centre-ville, pour une population communale de 20'000 habitants (soit + 20%) et Tubize offre 2'900 places publiques (soit autant qu'à Péruwelz), mais avec une population communale de 22'300 habitants (soit + 35%).

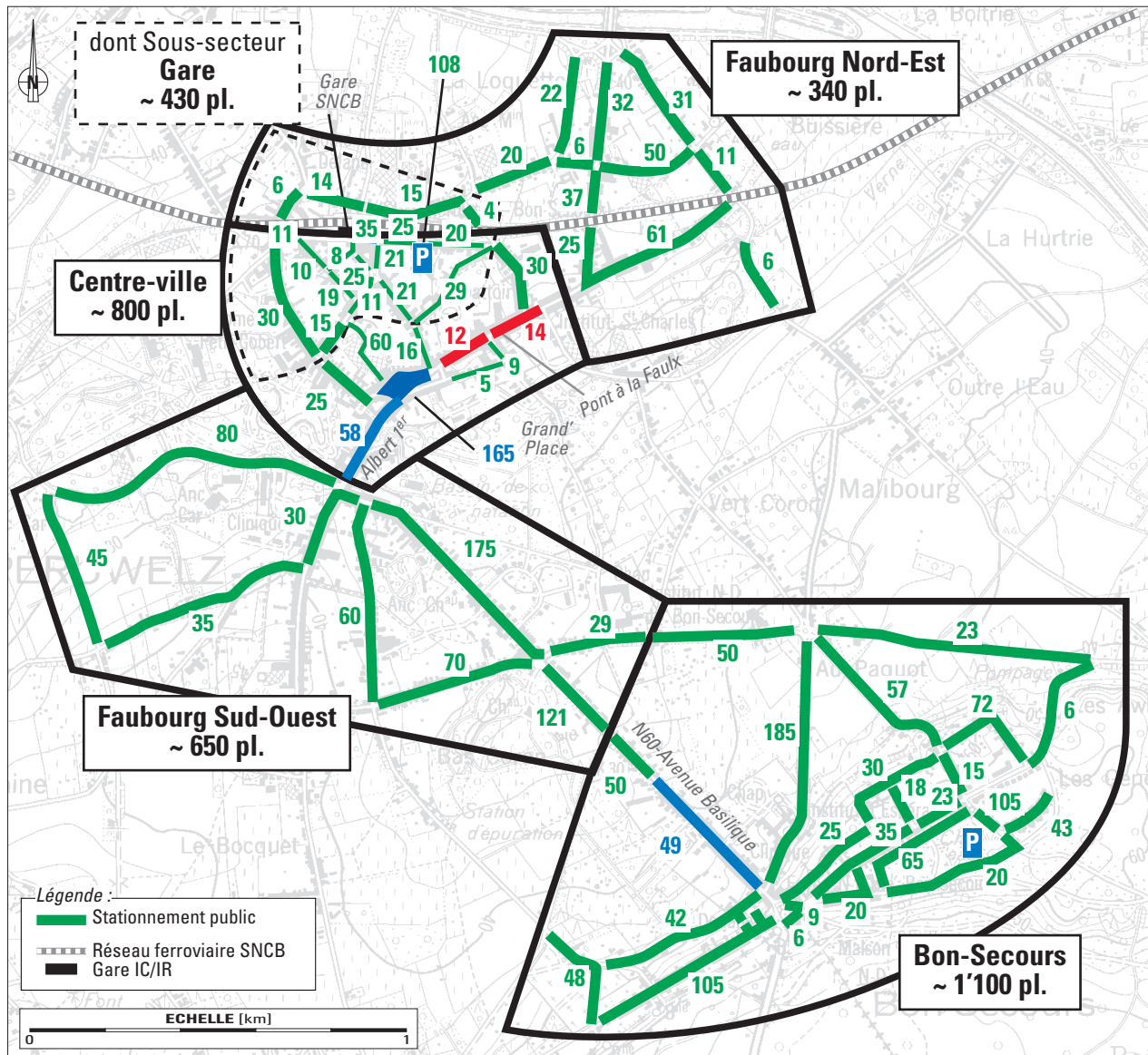
Le stationnement public est gratuit dans toute la commune, hormis quatre zones qui sont limitées dans le temps :

- la rue Pont-à-la-Faulx, avec environ 30 places de très courte durée, limitées à maximum trente minutes ;
- la Grand Place, la rue Albert 1^{er} et l'avenue de la Basilique, avec environ 290 places de moyenne durée, limitées à maximum deux heures (zones bleues).



Ainsi, environ 11% du total du stationnement public est réglementé. Cumulée à la forte capacité d'accueil, cette gestion peu volontariste incite et facilite fortement (trop ?) l'usage de la voiture pour se rendre à Péruwelz.



Offre en stationnement public - à l'échelle du centre-ville de Péruwelz et du secteur de Bon-Secours - état juin 2008



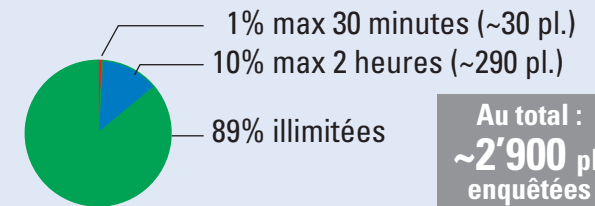
Offre :

-  Le centre-ville accueille environ 800 places publiques
-  Les abords de la gare accueillent environ 430 places, dont 108 sur le parking actuel de la gare
-  Bon-Secours offre plus de 1'100 places dans un rayon inférieur à 1 km autour de la Basilique

► Une offre en stationnement généreuse à Péruwelz

Gestion :

- Le stationnement public est gratuit dans toute la commune
- Quatre zones sont limitées dans le temps :
 - maximum 30 min sur la rue Pont-à-la-Faux
 - maximum 2 heures (zones bleues) sur la Grand'Place, la rue Albert 1^{er} et l'avenue de la Basilique



Au total :
~2'900 pl. enquêtées

► Mais avec pas/peu de respect de la réglementation

Voir figure 1.4.3 et annexes 1.4.2 à 1.4.6

Taux d'occupation actuels :

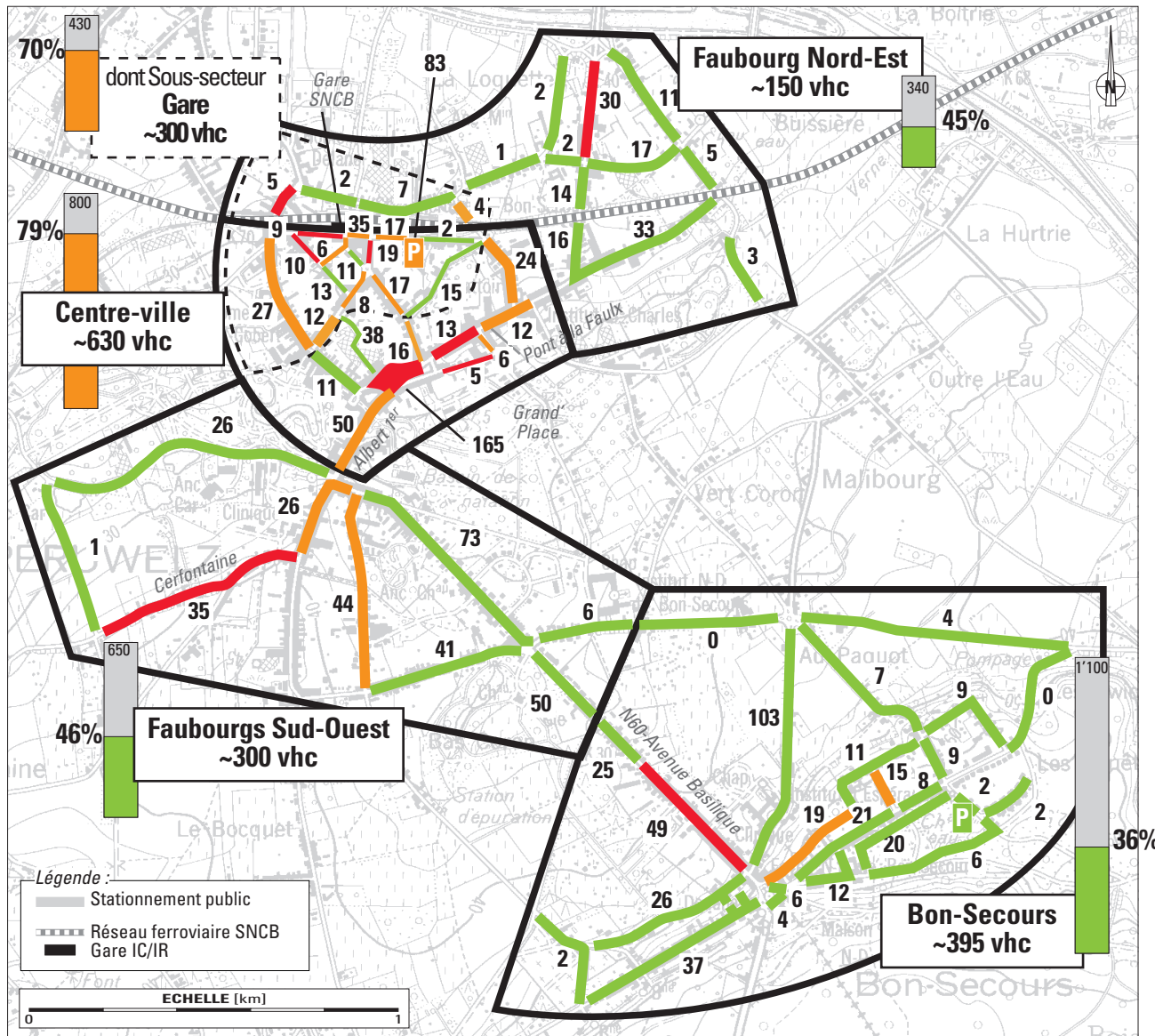
Fig. 1.4.2 Des relevés de l'occupation du stationnement ont été réalisés en période diurne (10h) et nocturne (6h30), mettant en évidence les faits
Ann. 1.4.1 suivants :

- la journée, bien que les places de l'hypercentre soient quasiment toutes occupées, des réserves de plus de 100 places disponibles ont été relevées à proximité, soit à moins de 500 mètres à pied, par exemple Rue du Chauffour, ainsi qu'à Bon-Secours, hormis l'avenue de la Basilique ;
- la nuit, l'offre en stationnement présente d'importantes réserves de capacité (en moyenne 35%), hormis des tronçons ponctuels de rues plus anciennes et étroites, dont l'occupation est saturée.

Ainsi, le stationnement pose relativement peu de problème par rapport à d'autres villes similaires.



Occupation diurne du stationnement public (10h30 - 11h) - à l'échelle du centre-ville de Péruwelz - état juin 2008



10h30

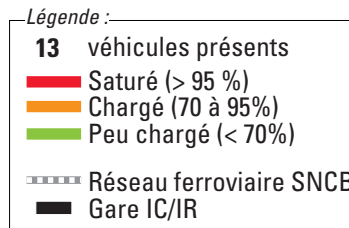
Occupation globale :
~1'490 sur ~2'900 places
enquêtées

51%



En journée, l'offre globale de stationnement, avec environ 50% d'occupation moyenne, présente plus de 1'400 places inoccupées

- ▶ Les quartiers de l'hypercentre et le secteur de la Gare sont chargés, voire ponctuellement saturés
- ▶ Le secteur de Bon-Secours est peu chargé en journée et dispose de solides réserves de capacité (supérieures à 600 pl.), hormis l'avenue de la Basilique, saturée



Types d'usagers fréquentant les places de l'hypercentre de Péruwelz :

Fig. 1.4.3 Pour clarifier les raisons de la saturation des places de l'hypercentre, des enquêtes de rotation ont été réalisées sur la Grand Place et rue
Ann. 1.4.2 Albert 1^{er} à Péruwelz, ainsi que sur l'avenue de la Basilique à Bon-Secours.
à 1.4.6

Elles consistent à relever toutes les trente minutes la présence des véhicules stationnant sur les différentes places, afin d'identifier le nombre d'usagers moyens occupant une place donnée durant la journée et les durées de stationnement des différents types d'usagers. Ainsi, les observations suivantes sont dégagées :

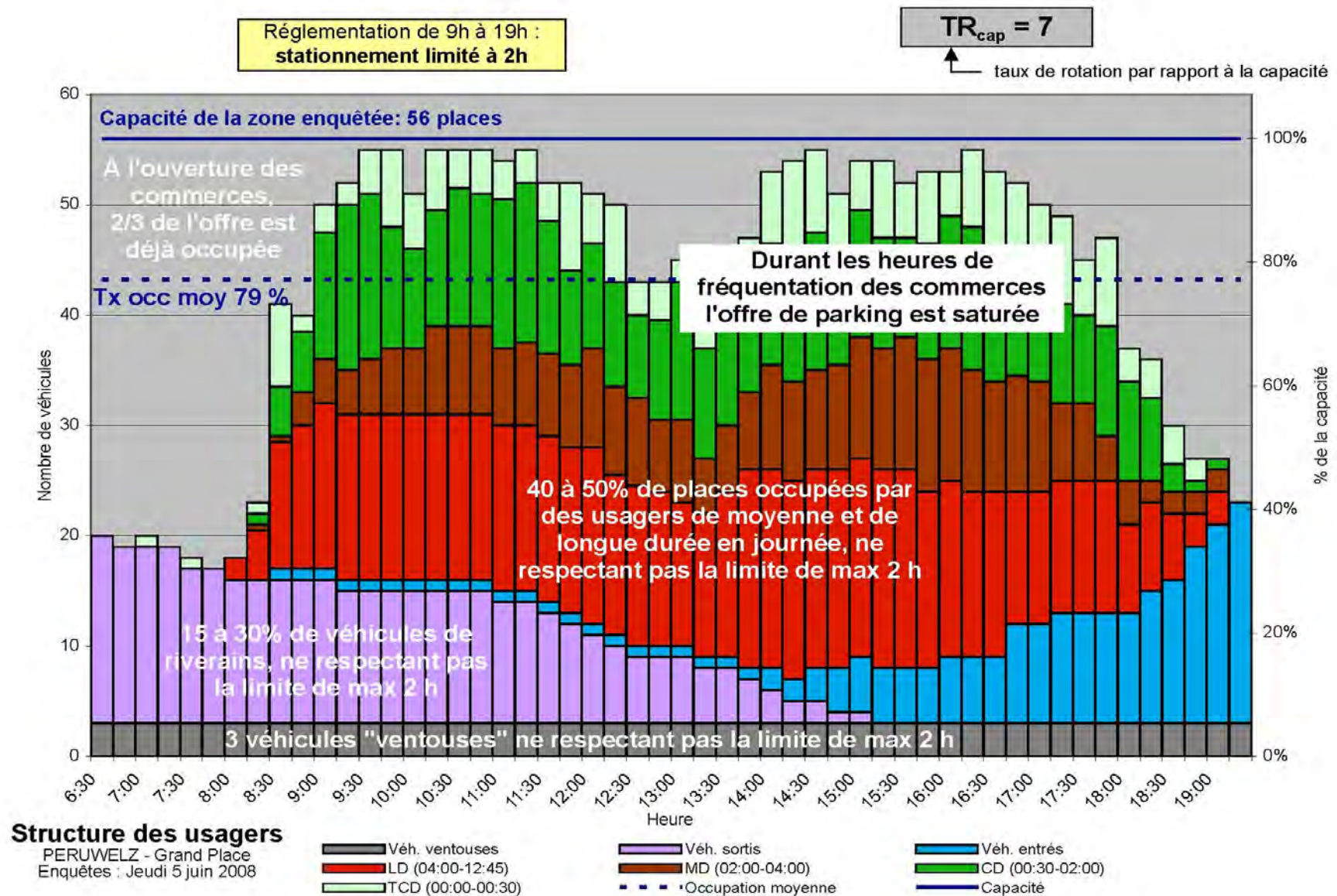
- **les deux secteurs commerciaux sont fortement occupés tout au long de la journée** (90 % à 100 % de taux d'occupation). Certains usagers rencontrent donc des difficultés à trouver des places disponibles, en particulier les clients des commerces et des services ;
- en journée, la part des résidents sur ces secteurs est inférieure à 20 %, leur présence n'entre donc pas ou très peu en concurrence avec les autres usagers du stationnement ;
- **en revanche, si les usagers de longue durée** (plus de 4 heures) **représentent seulement 20 % du nombre de véhicules recensés, du fait de leur plus longue durée de séjour, ils "consomment" à eux seuls près de la moitié de l'offre disponible**. Ces usagers arrivent en début de matinée où d'après-midi, périodes où le taux d'occupation est plus faible, ce qui leur permet de trouver aisément une place..., en privilégiant logiquement celles qui sont les plus proches de leur activité.

Ainsi, au début des périodes d'activités commerciales, soit en milieu de matinée et d'après-midi, l'occupation des places des secteurs les plus stratégiques pour les activités de Péruwelz et Bon-Secours dépasse les 65 %, voire atteint 80 % (clients des commerces et services non compris).

Ceci pénalise fortement les usagers de courte durée qui souhaitent effectuer une course ou une visite dans le centre et qui rencontrent des difficultés à trouver une place libre. A titre d'exemple, un usager de longue durée qui occupe une place pendant 4h pourrait être remplacé par 4 usagers de courte durée qui stationnent pendant 1h.



Structure des usagers du stationnement public - l'exemple de la Grand'Place



1.5 TRANSPORTS COLLECTIFS

Desserte ferroviaire :

Fig. 1.5.1 La commune de Péruwelz est traversée par la ligne ferroviaire n°78 (Tournai-Mons) et possède une gare desservie par les trains "IR" à Péruwelz et un point d'arrêt desservi par les trains "L" à Callenelle.

Depuis Péruwelz en relation avec les villes proches, le train offre des relations directes le long de la dorsale wallonne (Mons, Tournai) et des relations avec correspondance pour les métropoles lilloise et bruxelloise.

La gare IC sur la commune limitrophe de Leuze, permet de rejoindre non seulement la périphérie bruxelloise en trajet direct, via la ligne n° 94, mais offre également une relation directe vers Mouscron. Elle est donc fortement concurrentielle à Péruwelz pour ces destinations.

Desserte en bus :

Ann. 1.5.1 Le réseau de bus permet de rejoindre l'ensemble des villes wallonnes situées aux alentours de Péruwelz, avec une offre relativement plus marquée en direction de Tournai (plus de 20 bus par jour et par sens). En revanche, l'offre en bus vers Leuze est relativement faible, avec 10 bus par jour et par sens et sa lisibilité est complexe, due aux nombreuses variantes d'itinéraires de la ligne n° 8.

Hormis la ligne de bus principale n° 491, les autres lignes sont secondaires, essentiellement à vocation scolaire.

Ann. 1.5.2 A l'échelle communale, la majorité des secteurs d'habitat sont desservis par le réseau de bus, ce qui est important du point de vue de l'accessibilité multimodale.

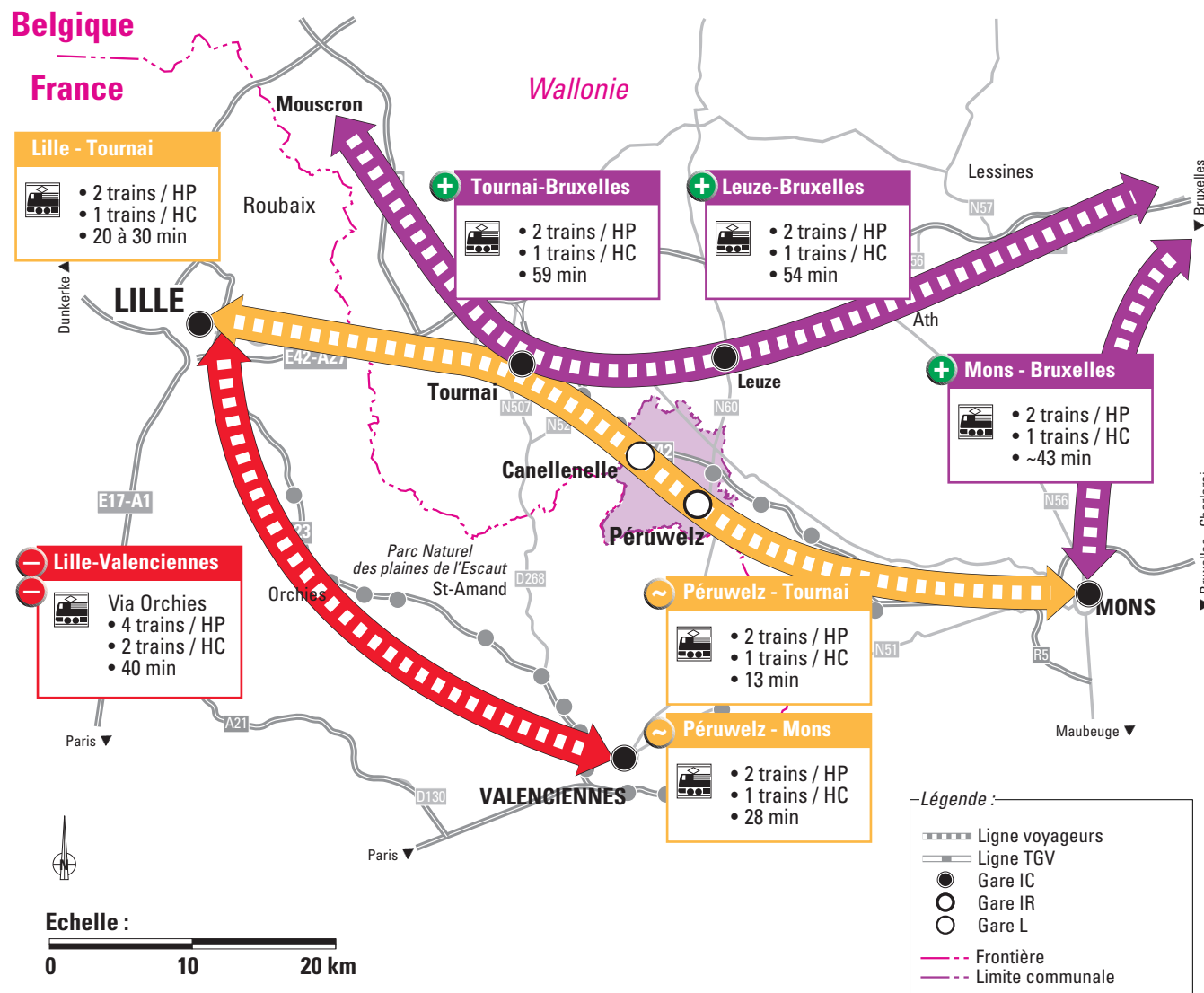
Il faut toutefois relever que la forte dispersion de l'habitat dans les villages rend extrêmement difficile une desserte efficace par des lignes de bus régulières... En effet, la ligne de bus devrait faire de nombreux détours pour passer dans tous les villages et hameaux, ce qui allongerait son temps de parcours, la rendant pas / peu attractive.

L'enjeu du PCM sera donc d'identifier les possibilités :

- de compléter les lignes de bus régulières par un service local de type Proxibus (sur les exemples de La Hulpe, Rixensart, Tubize, Rebecq, Braine-le-Château, ...);
- d'étendre l'aire d'influence des bus, en aménageant des cheminements piétons et surtout cyclables de rabattement vers les arrêts.




Offre en trains SNCB à l'échelle de la région - Novembre 2008



En termes d'itinéraire :

► La dorsale wallonne Mons-Tournai-Lille-Flandres, est desservie par des trains IR faisant halte à Péruwelz

► Trois liaisons sont envisageables de/vers Bruxelles


Péruwelz - Tournai
Tournai - Bruxelles
Péruwelz - Mons
Mons - Bruxelles

mais via Tournai, le départ est aux heures 31, soit quasi le même horaire que via Mons (départ aux heures 30)


Péruwelz - Leuze
Leuze - Bruxelles (IC-P),

rabattement en voiture indispensable, car l'offre en bus est peu attractive

► Aucune liaison directe avec Valenciennes, Détour via la gare de Lille-Flandres

► Une liaison vers Lille, via correspondance de 15 à 20 min à Tournai

En termes de correspondances :

► De bonnes correspondances aux gares de Mons et Tournai (sauf en direction de Lille)

► Des trains directs Saint-Ghislain-Bruxelles, mais sans gain significatif en temps de parcours depuis Péruwelz (K+R, P+R ou B+R)

Fréquentation actuelle des réseaux de transports en commun :

Fig. 1.5.2 En termes de demande en transports en commun, la gare de Péruwelz est fréquentée par environ 750 usagers par jour ouvrable. En comparaison avec d'autres communes similaires (Quaregnon, Lessine), cette fréquentation est relativement importante.

Globalement, les bus en relation avec Péruwelz transportent de l'ordre de 900 voyageurs par jour ouvrable, dont :

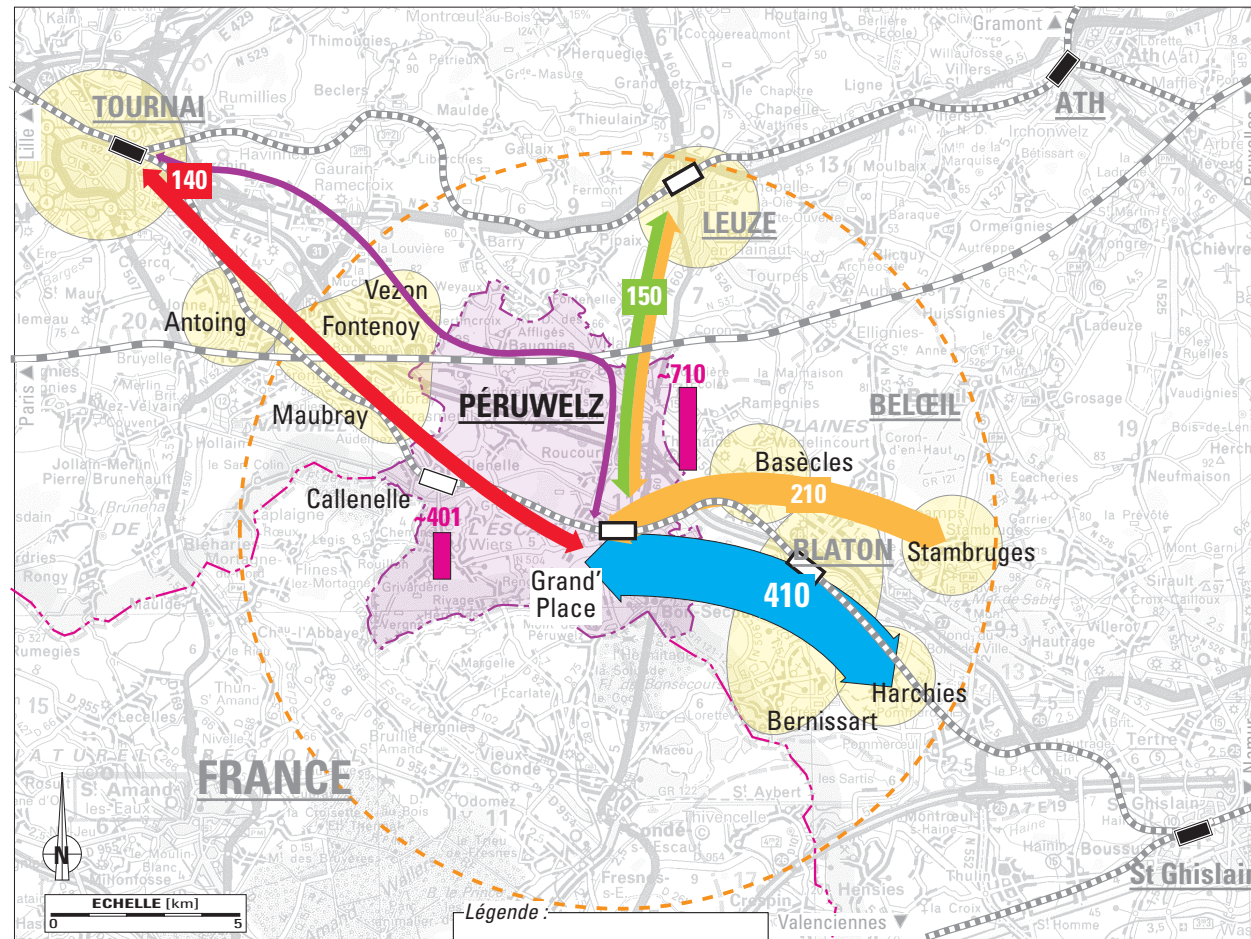
- 80% de la demande est en relation avec les communes limitrophes, dans un rayon de dix kilomètres autour de la Grand Place de Péruwelz ;
- plus de deux tiers est à destination de Péruwelz, soit une clientèle essentiellement scolaire, en provenance des communes proches à l'Est (Bernissart, Harchies).

Par ailleurs, la ligne 491, avec près de 30 bus par jour ouvrable, transporte à peine 140 passagers par jour ouvrable. Le train est en effet concurrentiel en relation avec Tournai.

En revanche, la ligne 78, bien que desservie par une vingtaine de bus par jour ouvrable (soit – 30%) est fréquentée par environ 400 passagers par jour ouvrable (soit 3 fois plus).



Analyse de la demande en transports en commun à l'échelle de la commune élargie - Etat 2008



Au total ~750 voyageurs/j.o. en gare de Péruwelz et au point d'arrêt de Callenelle, soit une fréquentation similaire aux gares de Quaregnon ou de Lessines, par exemple

- ▶ **80 % de la demande en transports en commun est liée aux communes limitrophes, dans un rayon de 10 km autour de la Grand'Place de Péruwelz.**



Au total ~900 voyageurs/j.o. en bus

- ▶ **Avec plus de deux tiers de voyageurs entrants, une clientèle essentiellement scolaire.**
- ▶ **L'essentiel de la demande est présente liée aux communes proches à l'Est, où les bus sont concurrentiels au rail**

Légende :

- Ligne 78 Péruwelz - St Ghislain
- Ligne 8 Tournai - Péruwelz
- Ligne 86A Péruwelz - Leuze
- Ligne 86C Péruwelz - Leuze
- Ligne 491 Péruwelz - Tournai

- Ligne voyageurs
- Ligne TGV
- Gare IC
- Gare IR
- Gare L
- Frontière
- Limite communale

1.6 MODES DOUX (piétons, deux roues)

Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux :

Lors d'un déplacement en mode doux sur le territoire communal, plusieurs problèmes récurrents se posent.

Fig. 1.6.1

Partie Nord : centre-ville :

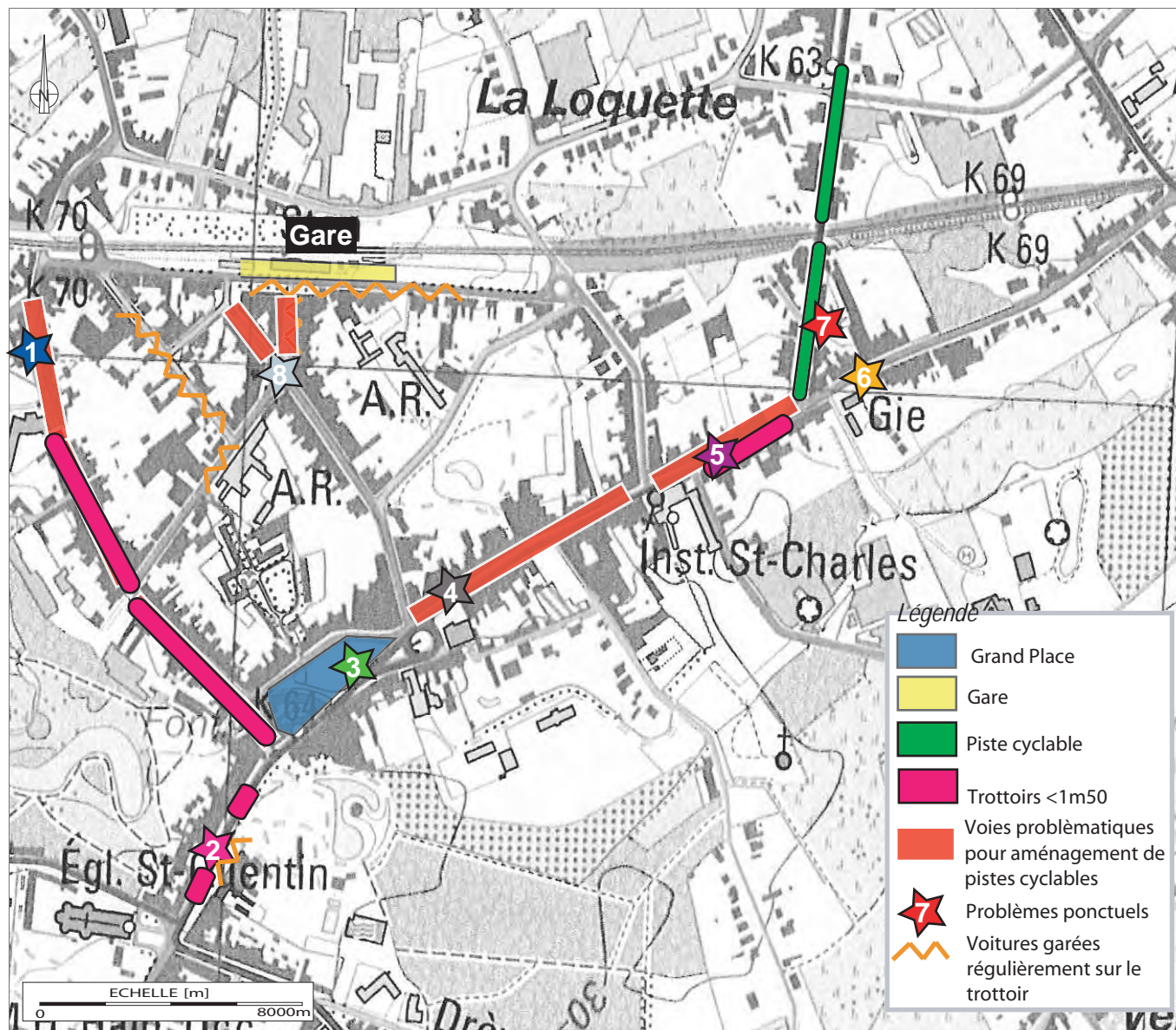
Ann. 1.6.1

- cheminements piéton : trottoirs :
 - **dimension et qualité** : à plusieurs endroits, notamment sur des axes très fréquentés tels que la rue Albert 1er, les trottoirs ont une largeur inférieure à 1m50 et ne permettent pas une circulation confortable et totalement sécurisée. La rue Albert 1er est tout particulièrement problématique et mérite toute l'attention du PCM ;
 - **encombrement** : certains trottoirs sont presque impraticables en raison de leur encombrement permanent (abri de l'arrêt de bus rue Albert 1^{er} par exemple) ou temporaire (voitures mal garées), surtout à des endroits stratégiques : rues Albert 1er, des Français, Flament et Bataille ;
- cheminements cycliste : une seule piste cyclable est aménagée au centre-ville : rue Neuve Chaussée.

Mis à part ces problèmes d'ensemble, certains problèmes ponctuels et récurrents se posent à des points stratégiques du centre-ville. Ainsi, par exemple, la rue de Roucourt, avec ses trottoirs trop étroits ainsi que sa voirie inadaptée aux deux roues, place les vélos dans une situation dangereuse, notamment en cas de croisement avec un camion ou un bus.



Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux - *partie nord*



Catalogue de problèmes ponctuels et récurrents:

- 1** - Pas d'aménagements prévus pour les cyclistes.
- Croisement de bus/camions et de cyclistes problématique
- 2** - Arrêt de bus en face de la mairie occupe tout le trottoir.
Les piétons sont obligés d'empiéter sur la rue.
- Vélos: pas de piste réservée et circulent entre les voitures.
2 roues garés sur les trottoirs et sur la place handicapée
- 3** - Élément central de la ville: magasins, La Poste, bars, snacks, banque... mais pas de parking 2 roues.
- 4** - Circulation dense + pas de piste cyclable = vélos coincés entre les voitures.
- Place de parking PMR non adaptée (de dimensions égales à celles pour valides).
- 5** - Voitures garées sur le trottoir et étal d'un fleuriste sur le trottoir = trottoir impraticable.
- 6** - Voitures garées sur le trottoir gauche = trottoir trop étroit pour être utilisé.
- 7** - Piste cyclable mal indiquée et discontinuïté
- Trottoir pas entretenu à certains endroits
- Escaliers qui desservent les maisons réduisent la taille du trottoir: < 1m50
- 8** - Circulation anarchique des voitures.
- Conflit entre voitures, piétons et cyclistes.
- Saturation de l'espace de partage par les voitures

Partie Sud :

Fig. 1.6.2 La partie Sud de la ville se présente comme un espace résidentiel. Certains efforts y ont été réalisés en termes d'aménagement, notamment à la rue de Sondeville et au boulevard Léopold III.
Ann. 1.6.2

De nombreux problèmes s'y posent encore, notamment sur certains secteurs particuliers. Quelques rues sont ainsi particulièrement problématiques en termes de partage de la voirie et de circulations piétonne et cycliste.

La rue du Bas Rieu est particulièrement mal adaptée à un partage entre les modes de transports en raison de sa largeur et de la quasi-inexistence de trottoirs. Les rues du Berceau et du Bas Coron disposent de trottoirs étroits, mais surtout peu entretenus dans certains tronçons.

Fig. 1.6.3 Bon-Secours :

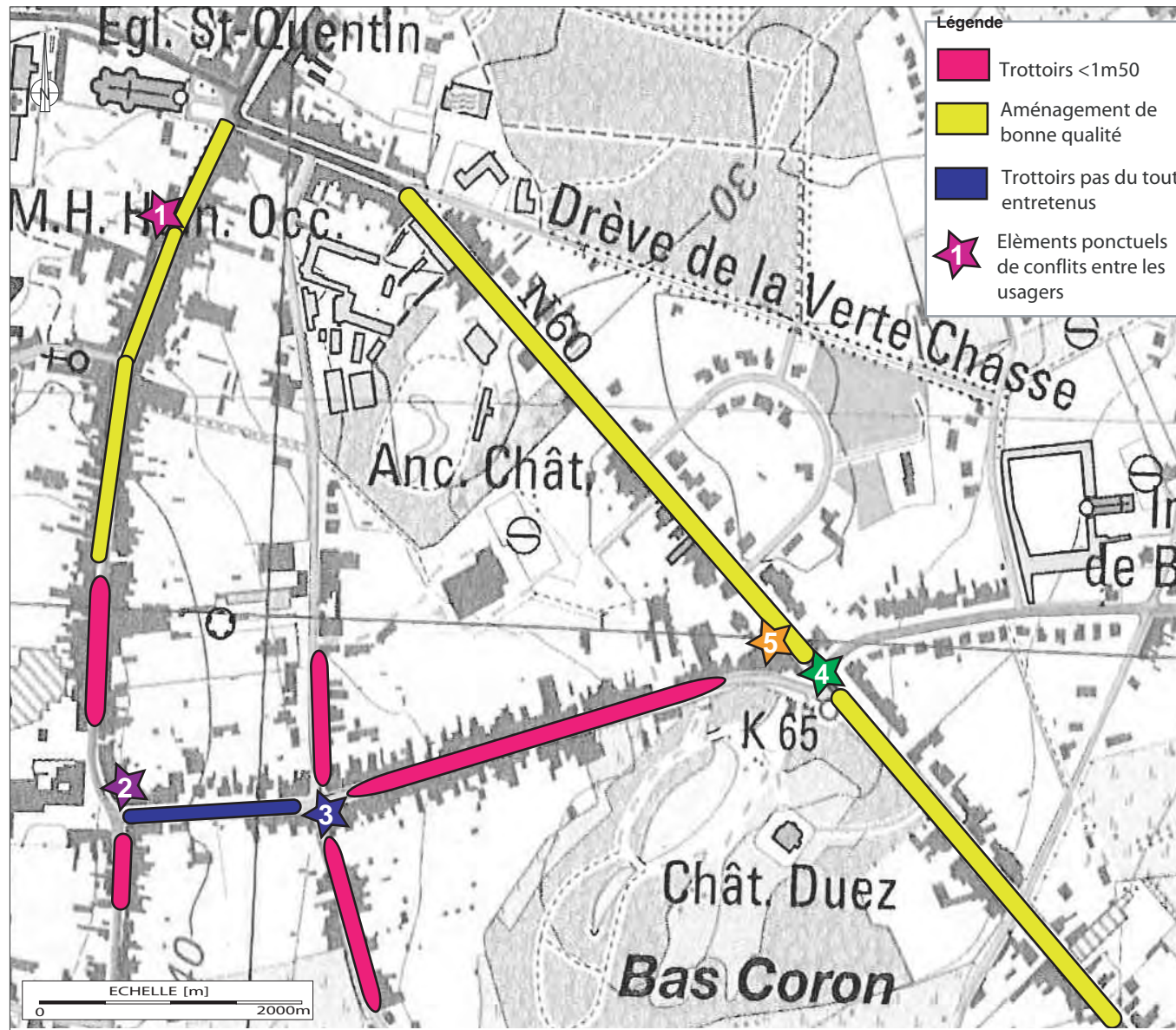
Bon-Secours ne présente quasiment que des rues dotées de trottoirs trop étroits et donc mal adaptés à de bonnes conditions de circulation piétonne.

La rue de Saint-Amand est particulièrement inadaptée à une circulation autre qu'automobile. Les trottoirs y sont très étroits, et la largeur de la voirie ne permet pas une circulation sécurisée des différents modes doux.

Les villages de la commune :

Ann. 1.6.3 Les villages de la commune présentent à peu près tous les mêmes caractéristiques et problèmes en termes de qualité de déplacements pour les modes doux. Aucun des villages ne dispose de piste cyclable, les trottoirs des axes principaux sont souvent étroits, mal entretenus ou encombrés. Les voiries ne sont généralement pas adaptées à une circulation partagée.
à 1.6.5

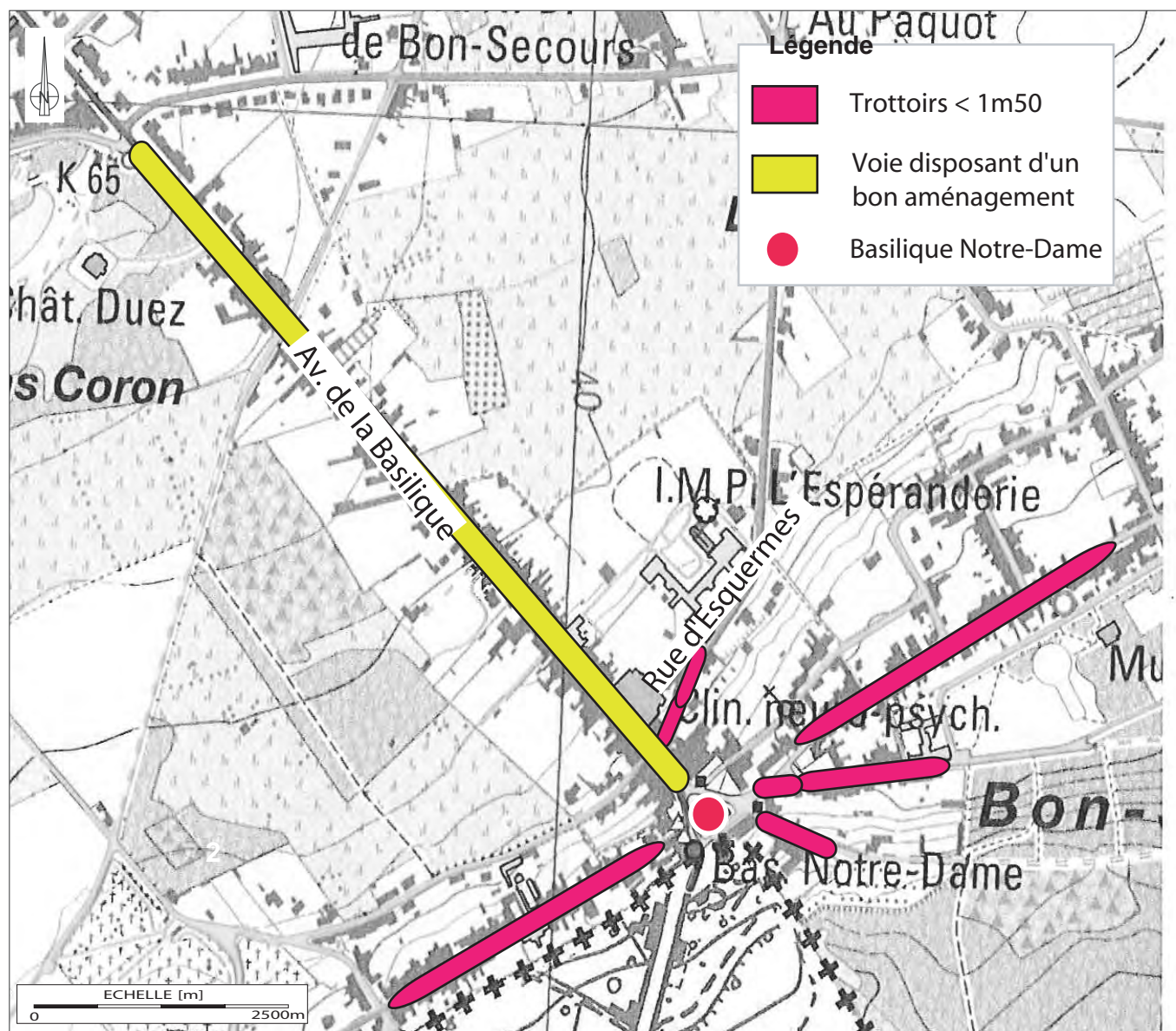


Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux - *partie sud*

Catalogue de problèmes ponctuels et récurrents:

- 1 Trottoir étroit car:
- Escalier de desserte d'une maison
- Bornes anti stationnement
- 2 Voiture garée sur une place réservée aux piétons
Nécessité d'un parking vélo habitants?
- 3 Trottoirs très étroits. Croisement de deux piétons difficile.
Dangereux pour les piétons et les cyclistes.
- 4 Rond-point: trottoir trop étroits, croisement entre deux piétons difficile.
Pas de piste cyclable pour les vélos.
- 5 Trottoir réduit par la présence d'escaliers construits afin de desservir un magasin.

Problèmes rencontrés lors de déplacements modes doux - *Bon Secours*



Le secteur de Bon Secours est à majorité constitué de trottoirs étroits de dimension souvent inférieure à 1m50.

L'avenue de la Basilique, bien que bénéficiant d'un bon aménagement dans l'ensemble reste un peu délicate dans le cadre d'un usage cycliste en raison d'une voirie étroite et sa pente.

La rue d'Esquermes, desservant l'IMP l'Espéranderie, est relativement étroite et ne facilite ni la circulation automobile, ni la circulation piétonne ou cycliste.

Fig. 1.6.4 Synthèse du diagnostic pour les modes doux :

En l'état actuel, le territoire communal de Péruwelz ne présente pas beaucoup de possibilités de déplacements modes doux sécurisés.

Les vélos et piétons ne disposent que peu d'espaces adéquats à leurs cheminements. La qualité de l'espace public n'est pas adaptée à ces modes de transport.

Il existe trois types d'espaces sur le territoire communal :

- très problématiques à une circulation modes doux et centraux et sur lesquels il faudra agir en priorité ;
- un peu moins problématiques et/ou pas prioritaires;
- ceux où des efforts ont déjà été faits.

Le centre-ville se distingue des autres car il se positionne comme un espace majeur de la commune. Regroupant la majorité des biens classés de la commune, il est aussi l'espace central en matière de commerces. Le parc vient renforcer la valeur de cet espace.

Les piétons et cyclistes sont confrontés à plusieurs problèmes récurrents dans leur circulation non seulement à l'échelle du centre-ville mais aussi du territoire communal.

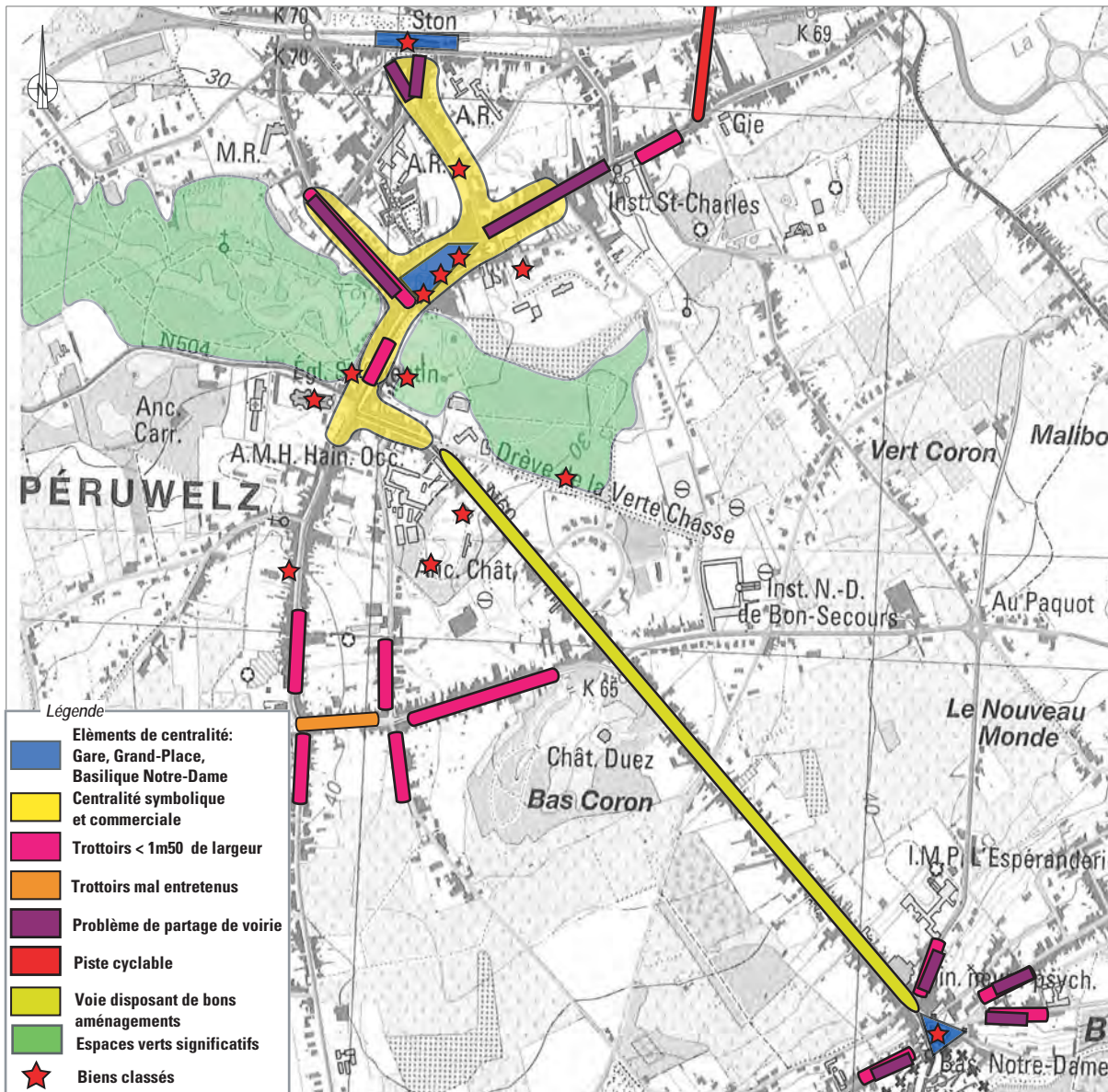
Il est important dans les aménagements modes doux de veiller à mettre en valeur les espaces publics et l'espace central que représente le centre-ville. Une meilleure gestion de l'espace devra être envisagée afin de permettre à tous les moyens de transports, voitures, piétons et cyclistes des déplacements sécurisés et confortables.

Ces exemples illustrent la difficulté de concilier les différents modes de transport dans des voiries historiques étroites, gérées avec des aménagements traditionnels (voirie + trottoirs). Pour y remédier plusieurs solutions devront être envisagées, notamment des zones de rencontre ou espaces partagés ou encore une gestion piétonnière voire semi-piétonnière des espaces publics.

Quelles que soient les solutions choisies, il s'agira de rendre les circulations piétonnes et cyclistes confortables et sécurisées.



Synthèse du diagnostic déplacements modes doux - Péruwelz et Bon Secours



- ▶ Péruwelz comporte un espace majeur à mettre en valeur qui constitue la centralité symbolique et commerciale de la commune.
- ▶ L'espace vert, composante du paysage est situé au coeur de la ville.
- ▶ Il y a différents cas de difficultés dans les déplacements modes doux qui peuvent conduire à une gestion de type semi-piétonnière, ou zone de rencontre par exemple.

Dans tous les autres cas, il est nécessaire d'arbitrer et de sécuriser les déplacements modes doux.

1.7 MOBILITE SCOLAIRE

Fig. 1.7.1 Etablissements scolaires :

Le pôle scolaire de Péruwelz a un impact au-delà de la commune. 5'100 élèves se répartissent dans les 17 écoles du territoire communal suivant le type d'enseignement :

- fondamental : ~ 2'000 élèves ;
- secondaire : ~ 2'130 élèves ;
- institut de promotion sociale : ~ 1'000 élèves (cours à horaires réduits) ;
- académie de Musique : ~ 400 élèves.

80% de l'enseignement secondaire est dans le centre de Péruwelz et à Roucourt, où se trouve une école professionnelle spéciale regroupant environ 230 élèves. Une école communale est présente dans chaque village, ainsi, 24% des élèves de la commune fréquentent les écoles communales.

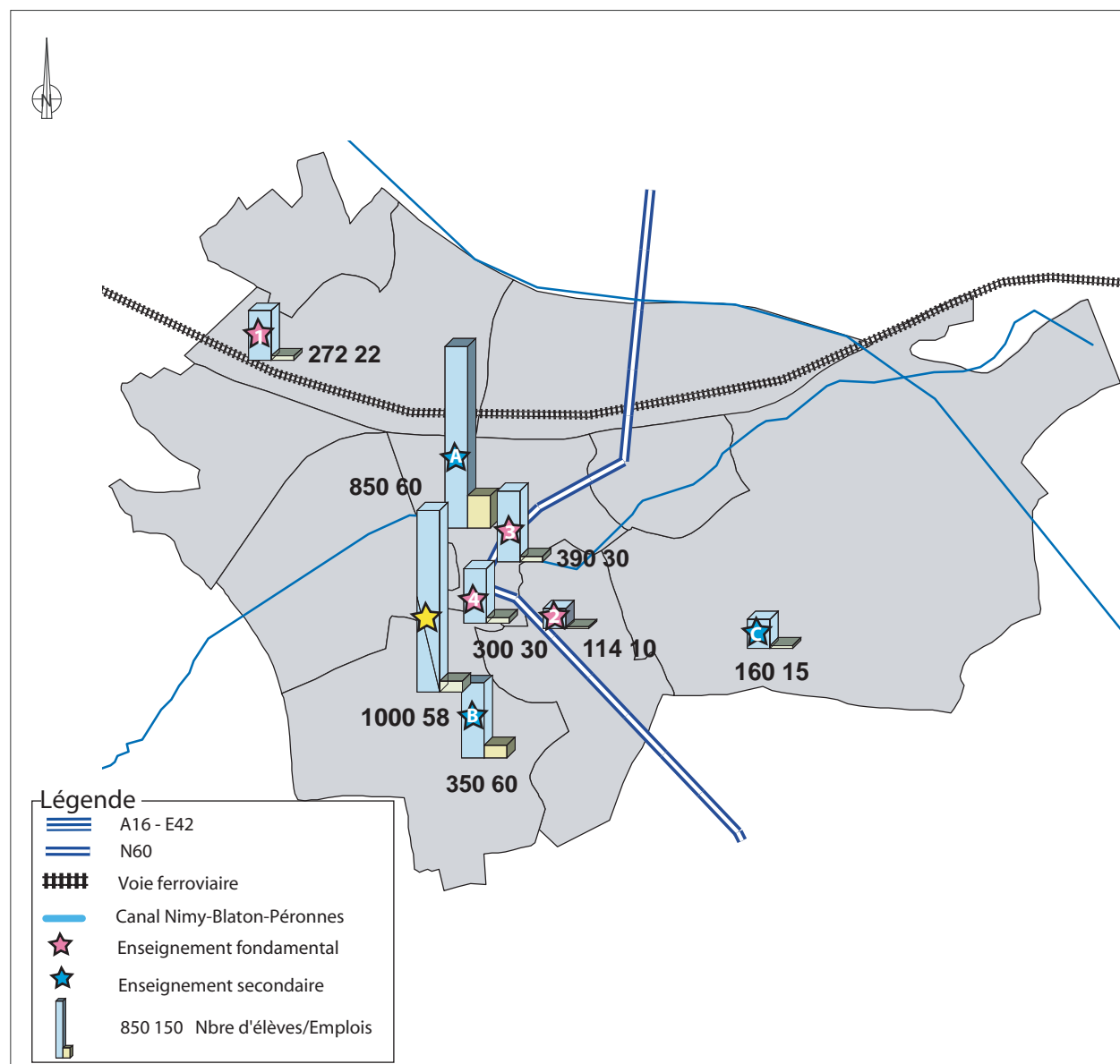
Ce nombre d'élèves est très important, puisque, en considérant les caractéristiques types de fréquentation de ce type d'établissements, on peut estimer en première évaluation le trafic qu'ils génèrent à environ 6'000 à 8'000 mouvements de véhicules par jour. A l'échelle des centres de Péruwelz et Bon-Secours, ramené aux flux générés par les activités locales (flux d'échanges), le trafic scolaire représente ainsi de l'ordre de 20 à 25 des flux. De plus, il se concentre fortement aux heures de pointes et concourt donc à l'engorgement des voiries du centre-ville.

Pour en affiner les enjeux, des enquêtes ont été réalisées, dont les résultats en cours de dépouillement permettront d'identifier plus finement les alternatives envisageables.

A relever enfin qu'environ 600 personnes travaillent dans ces écoles. Si le nombre d'enseignants est moins problématique en termes de flux et de capacité routière, ils représentent une part non négligeable des voitures stationnant de longue durée dans les cœurs urbains.



Localisation des établissements scolaires et nombre d'élèves



Ecoles communales: enseignement fondamental Elèves

- ★ Ecole communale de la Roë (rue des Ecoles, 77) 272
- ★ Ecole communale du Centre (rue Verte Chasse, 5) 114

Ecoles de la Communauté Française

Enseignement fondamental

- ★ Athénée Royal (rue Flament, 1) 390
- ★ Ecole Saint-Charles (Grand Place, 8)

Enseignement secondaire

- ★ A Athénée Royal - Enseignement général - (rue des Français, 31) 850
- ★ B Athénée Royal - Enseignement technique et professionnel - rue du Berceau, 5 350

Enseignement libre

- ★ Institut Saint-Charles (rue de Blaton, 31) 160
- ★ Institut d'Enseignement de Promotion Sociale (Boulevard Léopold III, 40) 1000

La commune de Péruwelz compte 17 écoles totalisant plus de 5 100 élèves répartis entre l'enseignement fondamental (2 000 élèves), secondaire (2 130 élèves), et un institut de promotion sociale (1 000 élèves). En plus de ceux-ci, environ 400 sont inscrit à l'Académie de Musique.

Ceci fait de Péruwelz un pôle scolaire dépassant la commune. Environ 600 personnes sont employées dans ces écoles.

L'essentiel de l'enseignement secondaire (80%) est situé dans l'agglomération de la ville centre, ainsi que de Roucourt qui dispose d'une école professionnelle spéciale.

2. PHASE 2 – IDENTIFICATION DES ENJEUX ET DEFINITION DES OBJECTIFS

2.1 IDENTIFICATION DES ENJEUX

Projets de développement de la commune :

Le programme de mise en œuvre des Zones d'Aménagement Communal Concerté définit plusieurs projets de développement.

Fig. 2.1.1
Ann. 2.1.1

Projets en priorité 1 : à urbaniser sur une période de 10 ans :

- rue Neuve Chaussée: maisons unifamiliales et immeubles à appartements – surface : +/- 11 hectares – densité recommandée : > 20 logements par hectares ;
- Ouest de la gare : maisons unifamiliales et immeubles à appartements - superficie = +/- 9 hectares – densité recommandée : > 20 logements par hectares ;
- Est de l'avenue de la Basilique, à Bon-Secours : maisons unifamiliales et immeubles à appartements – superficie = +/- 12 hectares - densité recommandée : 17 logements par hectares.

Ces trois projets totalisent environ 35 hectares, 600 logements et 1'500 habitants.

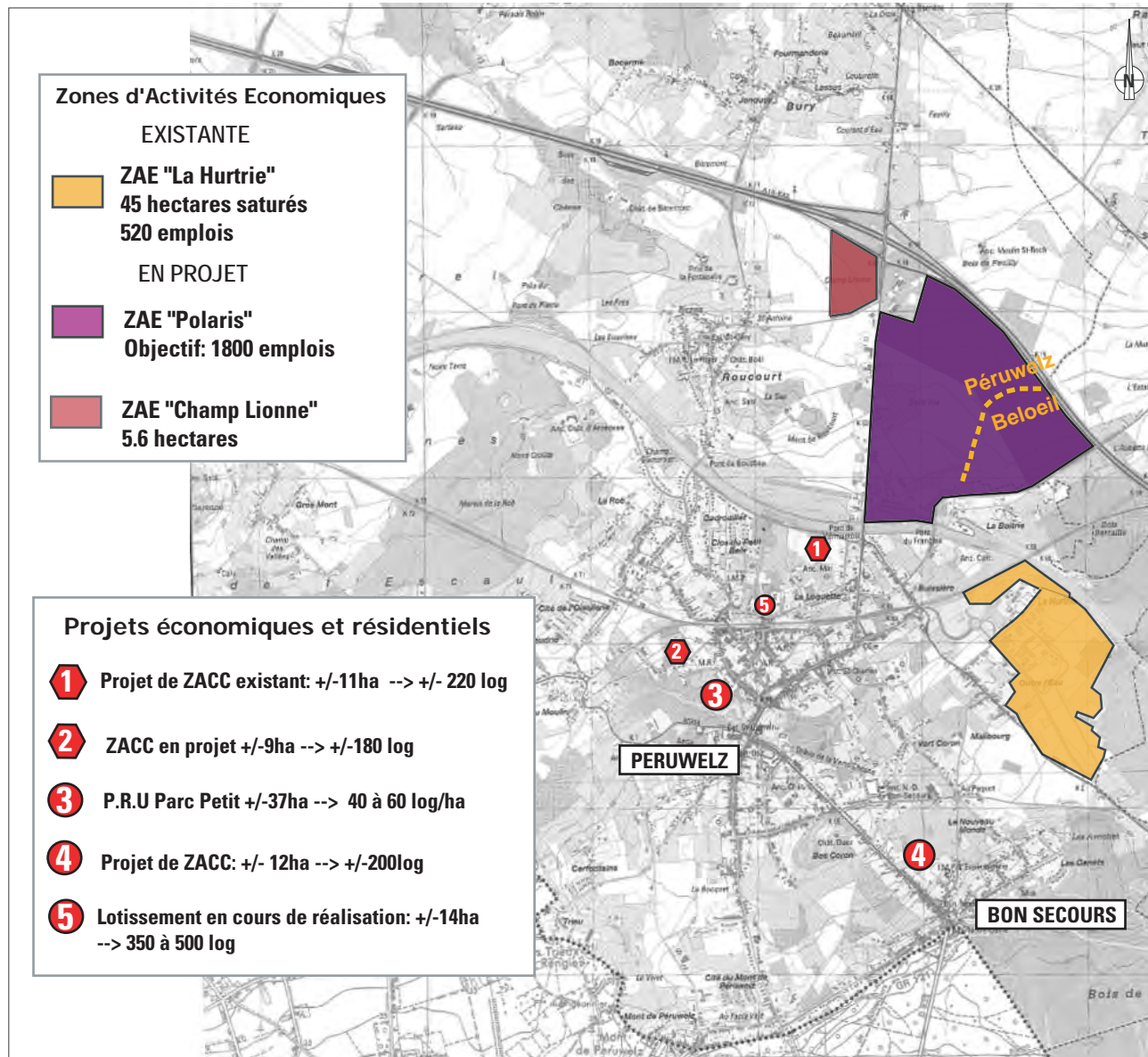
Projets en priorité 2 : à urbaniser sur une période au-delà de 10 ans :

- à proximité de Cerfontaine : Résidentiel - superficie = +/- 22 hectares – densité recommandée : < 10 logements par hectares ;
- Ouest de la rue de Sondeville : résidentiel - superficie = +/- 6 hectares – densité recommandée : < 15 logements par hectares ;
- rues Victor Cretteur, du Bas du Rieu et du Bas Coron : résidentiel – superficie : +/- 7 hectares – densité recommandée = 17 logements par hectares ;
- rue d'Esquermes et P. Taillez : résidentiel – superficie : +/- 5 hectares – densité recommandée < 15 logements par hectares ;
- rues de Blaton, P. Taillez et F. Wachel : résidentiel – superficie : +/- 7 hectares – densité recommandée < 10 logements par hectares.

L'ensemble de ces projets représente environ 50 hectares, 1'250 à 1'750 logements et plus de 5'250 habitants potentiels.



Projets en matière de développement économique et résidentiel



La zone de la Hurtrie approche de la saturation.

L'intercommunale IDETA développe les projets de Polaris et Champ Lionne en bordure de l'autoroute E42.

En terme de développement résidentiel, un lotissement est en cours de réalisation le long de la gare.

Des projets de ZACC existent aussi sur deux zones de Péruwelz.
La densité des logements des ZACC n'est pas encore cadrée.

En plus de ces projets de ZACC, il faut noter le Périmètre de Remembrement Urbain du Parc Petit, d'une superficie de +/- 37 hectares dont une dizaine urbanisable, avec une densité de 40 à 60 logements par hectares.

Les projets hors ZACC :

- revitalisation du quartier Nord de la gare – projet final = 2 hectares ;
- DATABUILD – Zone commerciale à l'Est de la rue Neuve Chaussée, au Nord du canal ;
- BAB – rue de la Ferté : 35 appartements – 27 habitations unifamiliales ;
- avenue de la Basilique : 85 logements ;
- site Gilac – rue Bataille – reconversion d'un ancien site d'activités industrielles en logements (16).

Projets en matière de développement économique et résidentiel :

La ZAE de la Hurtrie, au Sud-Est de Péruwelz, s'étend sur une surface de 45 hectares et draine environ 520 emplois. Elle est presque totalement saturée.

L'IDETA développe actuellement deux projets de ZAE : Polaris et Champ Lionne.

Le périmètre du projet Polaris est situé en bordure de l'autoroute E42. Il est à cheval entre les communes de Péruwelz et de Beloeil. D'une superficie totale brute d'environ 100 hectares, il aurait pour objectif de créer environ 1'800 emplois.

La ZAE Champ Lionne, d'une superficie commercialisable de 5.6 hectares, serait plutôt orientée vers l'artisanat et la petite industrie.



En termes de transports :

Fig. 2.1.2 Avec les fortes charges de trafic actuelles rencontrées à l'hypercentre, (rue Albert 1^{er}, Grand Place, rue Pont-à-la-Faulx), la traversée du centre-ville ne présente plus de réserve de capacité.

Toutefois, deux projets significatifs (PRU parc petit et ZACC de Bon-Secours), situés en amont du centre-ville, vont augmenter la pression du trafic automobile dans le secteur central.

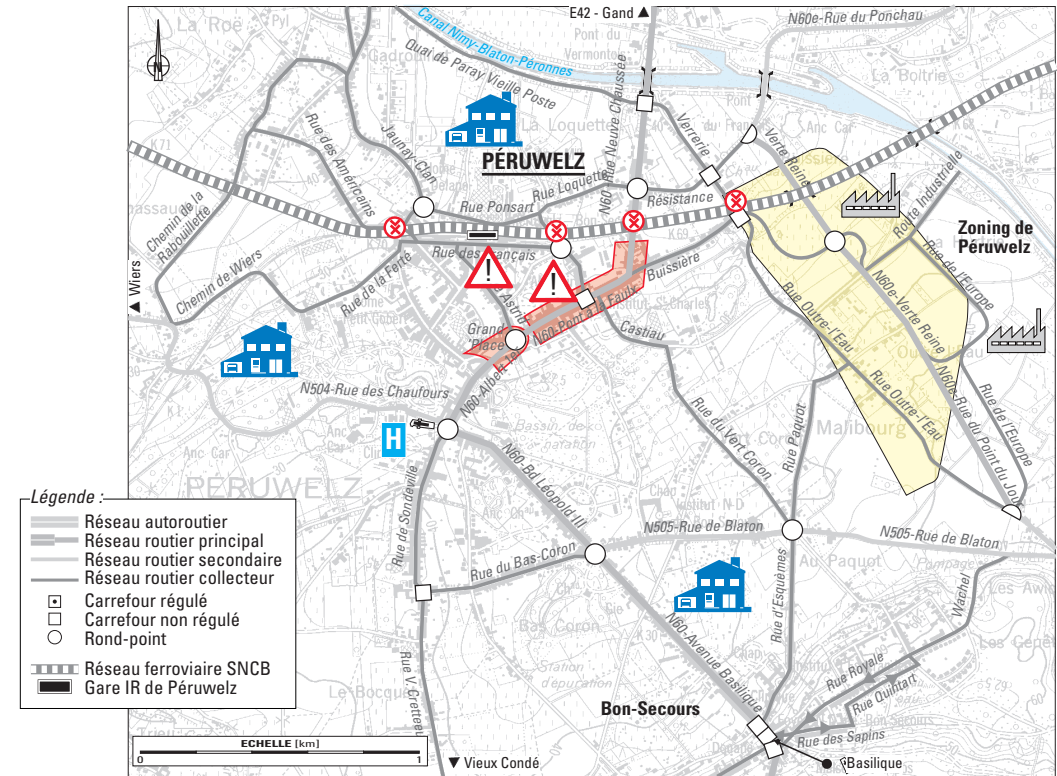
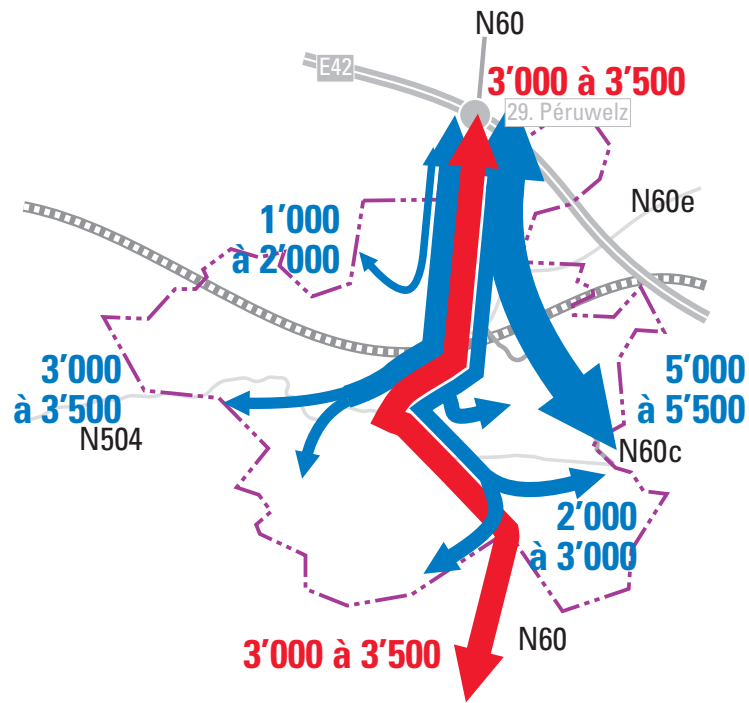
Les principaux enjeux à résoudre au centre-ville, sont donc :

- la traversée de la Grand Place, notamment en termes de convivialité et de partage de l'espace public ;
- le goulet d'étranglement de la rue Pont-à-la-Faulx ;
- les abords des écoles, à soulager.

Les franchissements de la ligne de chemin de fer sont également à assainir, par une meilleure gestion des passagers à niveau, à soulager, à sécuriser ou, ... à fermer.



Traversée automobile de Péruwelz, synthèse des enjeux de capacité future



- ▶ Avec moins de 2'500 à 3'000 uv/jo, le transit Nord-Sud est relativement limité (moins de 30 % des flux rue Albert 1^{er})
- ▶ Par rapport au secteur stratégique du centre-ville de Péruwelz :
 - Un tiers des flux d'échanges sont en relation avec les quartiers Ouest ;
 - 40 % des flux d'échanges sont en relation avec les faubourgs Sud.

- ▶ Des problèmes forts à résoudre au coeur de Péruwelz :
 - le goulet d'étranglement de la rue Pont-à-Faux
 - la traversée de la Grand'Place (convivialité, partage de l'espace public)
 - les abords des écoles, à soulager
 - les passages à niveau, à soulager, à sécuriser ou à fermer
- ▶ Deux principaux projets de développement à considérer en amont du centre-ville stratégique, et qui vont donc aggraver les problèmes de traversée du cœur de Péruwelz

2.2 DEFINITION DES OBJECTIFS

La définition des objectifs s'appuie notamment sur les options et directives définies par les autorités communales et régionales et sur les enseignements issus du diagnostic spécifique à l'étude des déplacements. Ils sont établis **en étroite collaboration avec l'ensemble des "acteurs" concernés** (membres du Comité de Pilotage et du Comité Technique). Ils tiennent également compte des enjeux et objectifs identifiés par les études réalisées à l'échelle de la Wallonie Picarde. Ils sont enfin soumis à la consultation publique en cours.

Les objectifs doivent présider à la génération et surtout à l'évaluation des différentes propositions envisageables en matière de plan de déplacements et de politique du stationnement (phase 3 du PCM, à suivre). Cette phase permettra, sur la base de l'analyse et du diagnostic, **de définir, à moyen-long terme, "l'image" souhaitée pour la Commune de Péruwelz, en matière de déplacements.**

Les objectifs sont établis pour chaque mode de déplacement.

En termes de transports et de gestion du stationnement :

Fig. 2.2.1 **A l'échelle du territoire communal :**

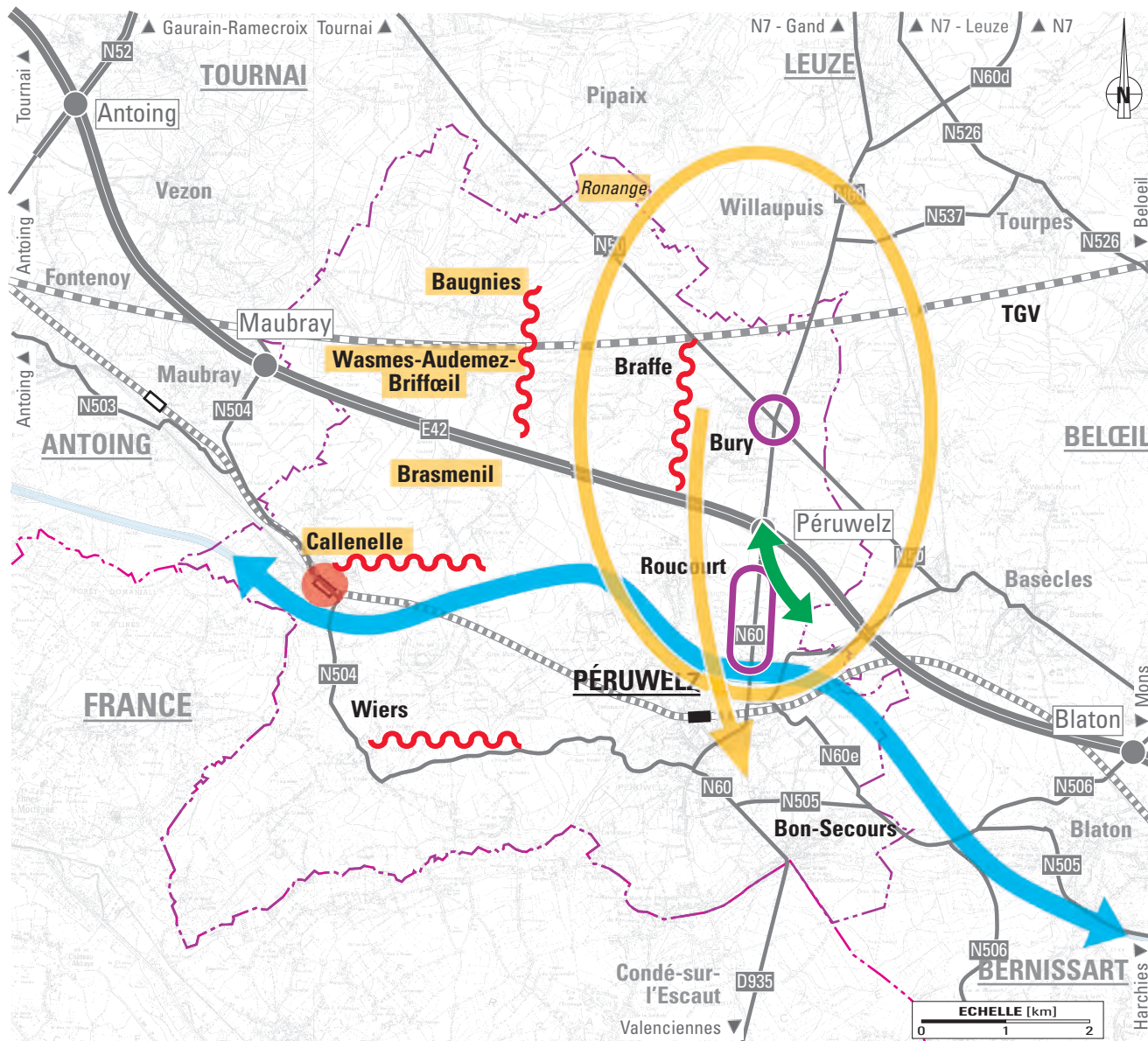
- en ce qui concerne **les déplacements automobiles**, les objectifs concernent avant tout la maîtrise des nuisances (transit, vitesses), la requalification des entrées de localité et des traversées, la limitation des vitesses et le fonctionnement des carrefours structurants ;
- au sujet des **transports en commun**, il s'agit en priorité de renforcer l'attractivité du réseau de bus, notamment en relation avec les gares SNCB de Péruwelz et avoisinantes et de développer la desserte des quartiers.

Fig. 2.2.2 **A l'échelle du centre-ville :**

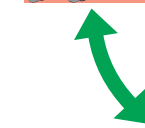
- en ce qui concerne les déplacements automobiles, les objectifs concernent avant tout le délestage du centre de Péruwelz, en reportant du trafic sur la N60e (traversée du zoning de la Hurtrie) et/ou en mettant en œuvre de nouvelles infrastructures routières (prolongement de la N60e à travers le futur zoning Polaris, par exemple). Il s'agit là d'une condition incontournable pour requalifier le cœur de la Ville et lui redonner de la convivialité. La voiture s'est en effet imposée à la ville, en consommant la majeure partie des espaces publics centraux ;
- il importe donc de rééquilibrer le partage de l'espace public, notamment par un réaménagement de la traversée urbaine de la N60 ;
- en complément, l'optimisation du fonctionnement des principaux carrefours permettra de préserver une bonne accessibilité à Péruwelz (rond-point de la Grand Place, rue Pont-à-la-Faulx / rue du Castieu, accès aux commerces et ZI de part et d'autres de la N60) ;
- la gestion du stationnement au cœur de la localité doit être revue, pour assurer l'accès des commerces et préserver l'accueil des habitants.



Proposition d'objectifs à l'échelle de la commune



En matière de circulation automobile



▶ Assurer, renforcer l'accès à l'E42 en lien avec les projets de développement (ZACC, contournements et Polaris)



▶ Sécuriser les carrefours structurants



En matière de transports de marchandises



▶ Définir les potentiels du canal pour les flux de marchandises ?



En matière de transports en commun



▶ Améliorer la lisibilité des itinéraires des bus



▶ Améliorer la desserte des villages

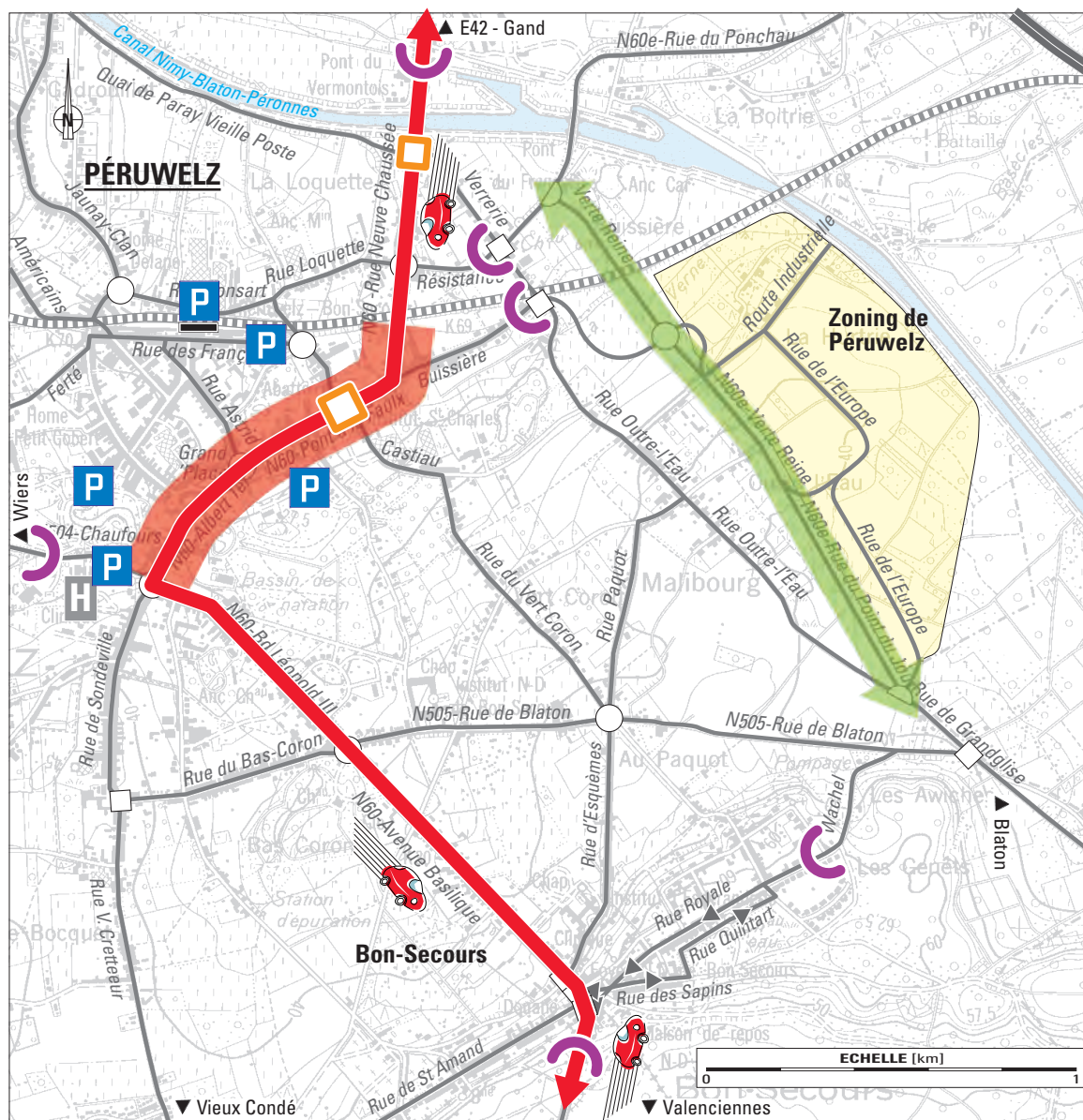


En matière de modes doux



▶ Sécuriser, maîtriser les vitesses en traversée de villages

Proposition d'objectifs à l'échelle du centre-ville – automobiles / transports en commun



Automobiles :

-  ► diminuer l'ampleur du trafic automobile à l'hypercentre
-  ► maîtriser, diminuer le transit
-  ► valoriser la N60e en alternative
-  ► maîtriser les vitesses
-  ► sécuriser les échanges
-  ► aménager des effets de porte aux entrées
-  ► proposer une politique de stationnement assurant l'accueil des clients, des commerces et préservant l'accès des habitants
- valoriser les parkings existants et potentiels en bordure de l'hypercentre



Transports en commun :

- assainir la gare routière (confort et sécurité des usagers)
- améliorer les conditions de circulation des bus

En termes de modes doux:

Fig. 2.2.3 Il faut veiller à améliorer la qualité des espaces publics et des centres villageois, notamment en termes :

- de partage de la voirie entre les voitures et les cyclistes (création de bandes ou de pistes cyclables) ;
- de sécurisation des accès aux écoles, non seulement au sein des villages, mais aussi aux centres-villes de Péruwelz et Bon-Secours ;
- de développement d'une offre de stationnement pour les vélos aux endroits clés de la commune, où se trouvent les points d'attractivité (commerces, écoles, services, éléments patrimoniaux, ...) ;
- de continuité des liaisons entre les villages : l'utilisation des nombreuses voies non carrossables, ainsi que du RAVEL dans la totalité du territoire communal, pourrait offrir aux cyclistes la possibilité de relier de manière sécurisée et agréable les villages entre eux, ainsi qu'au centre-ville.

Ann. 2.2.1 Plusieurs possibilités existent pour proposer aux piétons et cyclistes des cheminements sécurisés et confortables.

En continuité avec les voiries carrossables existantes, de nombreux sentiers et chemins de terre sont valorisables. Ces chemins peuvent constituer un véritable réseau communal.

Il est, en effet, important de restituer une place suffisante aux cyclistes et piétons, en veillant à une redistribution de l'espace, par exemple en restituant des trottoirs suffisants ou en instaurant des espaces partagés.

Pour le groupement de bureaux d'études :

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

P. Tacheron

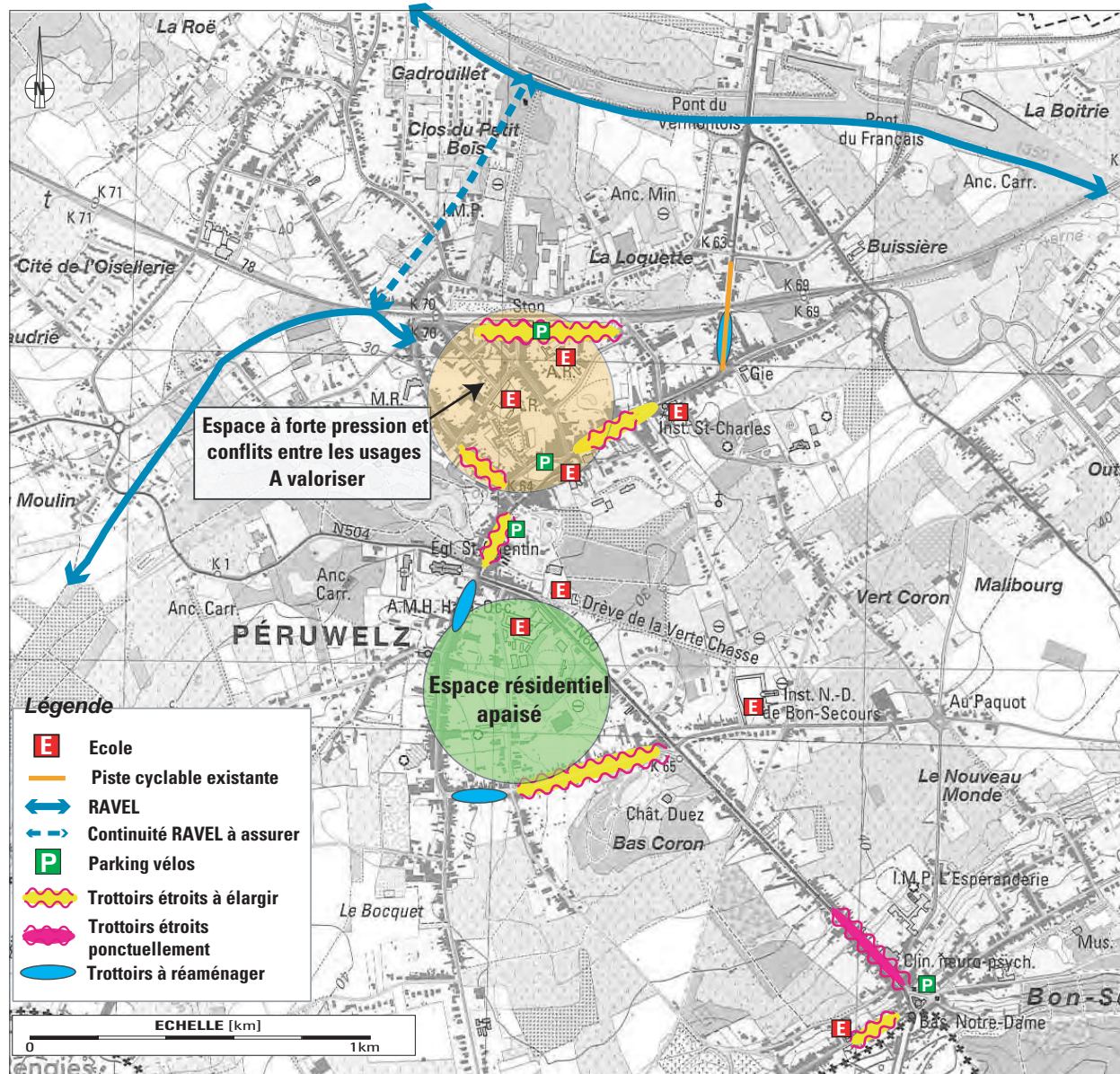
S. Arrigo

Namur et Bruxelles, le 6 mars 2009

0861/JD/TA/AS/at



Proposition d'objectifs généraux pour les modes doux - à l'échelle du centre-ville et des quartiers



Ensemble de mesures favorisant l'appropriation par les modes doux:

GENERALEMENT

- ▶ Restituer une place suffisante aux piétons et sécuriser leurs déplacements
 - ▶ Remettre en cause le partage de l'espace public en restituant aux modes doux des trottoirs suffisants ou des espaces partagés
 - ▶ En centre-ville: utiliser l'espace piéton comme élément de valorisation du cadre historique et patrimonial de Péruwelz
 - ▶ Espaces résidentiels: maîtriser les vitesses pour sécuriser les modes doux
- Sécuriser le déplacement des cyclistes soit par:
- création de pistes ou bandes cyclables
 - intégration dans la voirie
 - valorisation et assurer la continuité du RAVEL et des sentiers
- ▶ Il est à noter que l'accessibilité PMR des bâtiments et de l'espace public doit résulter de l'application du CWATUP à l'occasion de tous travaux d'aménagement et de transformation

